



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsplanering,
trädgårds- och jordbruksvetenskap

Examensarbete i landskapsarkitektur, 30 hp
Landskapsarkitekturprogrammet
Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU
Alnarp 2013

Principer och riktlinjer för attraktivare tågpendling

– Analys av Stationssamhället Vinslöv

Principles and guidelines towards a more attractive train commuting
- An analysis about Vinslöv

Linnéa Björk





Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsplanering,
trädgårds- och jordbruksvetenskap

Svensk titel: Principer och riktlinjer för attraktivare tågpendling – Analys av Stationssamhället Vinslöv

Engelsk titel: Principles and guidelines towards a more attractive train commuting – An analysis about Vinslöv

Författare: Linnéa Björk

Handledare: Ann Bergsjö, SLU, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Anna Peterson, SLU, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr. examinator: Anders Westin, SLU, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Kurstitel: Examensarbete i landskapsarkitektur/Master Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0734

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Program: Landskapsarkitekturprogrammet/Masterprogramme in Landscape Architecture

Institution: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Ämne: Landskapsarkitektur

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsmånad och år: Juni 2013

Omslagsbild: Källa: Vinslövs Hembygdsförenings arkiv, med ändringar av författaren.

Bilder: Alla bilder/fotografier i arbetet utan referens tillhör författaren

Serienamn: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Vinslöv, offentliga rummet, centrum, grönt stråk, mötesplats, kollaktivtrafik, järnväg, mänsklig skala, analys och Gehl.

Keywords: Vinslöv, public space, centre, green path, meeting point, public transport, railway, human scale, analysis and Gehl.



Sammanfattning

Arbetet handlar om stationssamhället Vinslöv som står inför en förändring. Förändringen innebär att det kommer ske en försämring av kollektivtrafikens utbud. I dagsläget erbjuds både buss- och tågtrafik, men inom en snar framtid kommer tåget att utgöra enda möjligheten. Problematiken kring kollektivtrafiken har stort inflytande på studien och var också utgångspunkt till valet av Vinslöv.

Järnvägen är återigen i fokus i samhällsplaneringen och Trafikverket har framställt många genomarbetade dokument för att försäkra sig om att järnvägen utvecklas till ett hållbart, säkert och smidigt transportmedel. Det finns också mål på nationell nivå som måste uppfyllas när det gäller tågtrafiken. Detta arbete ger en sammanfattande bild av den problematik och de regler som finns utmed järnvägen. Utifrån detta material tas alla råd och regler ett steg längre, nämligen till en verklig situation.

Syftet med studien är att skapa förutsättning för attraktiv tågpendling genom att göra ett tillägg i Vinslövs tätorts översiktsplan. Detta i sin tur förstärker Vinslövs chans att leva vidare som attraktivt stationssamhälle. Målet är att presentera principer och riktlinjer för Vinslövs utveckling, samt att ge förslag på specifika åtgärder som måste verkställas för att tåget ska locka fler resenärer. Studien har resulterat i sex övergripande planeringsmål samt föreslagna åtgärder med olika detaljnivå.

Järnvägen har spelat en stor roll i Vinslövs utveckling och än idag har den stor inverkan på samhället och de boende inom och utanför tätorten. Arbetet tar fasta på kollektivtrafikens situation och för ett resonemang över vad

förändringen kan innebära för Vinslövsbornas livsstil och vardag. Det förs också ett resonemang om cykelvägarnas framtid. Studien visar att säkra cykelvägar är en bra grundförutsättning när man vill höja tågtrafikens attraktivitet. Resenären måste sättas i fokus och det är resenärens behov som måste uppfyllas.

För att ta reda på vad som krävs för att uppnå en attraktiv tågtrafik i Vinslöv har olika metoder använts. En av huvudmetoderna är en litteraturstudie med fokus på järnvägen. Arbetets andra huvuddel är en inventering av den befintliga situationen, där materialet senare bearbetats och utvärderats utifrån Jan Gehls teorier och analysverktyg. Analysen gav svar på brister och svagheter i den fysiska miljön och först därefter var det möjligt att finna åtgärder. De föreslagna åtgärderna är i och med den omfattande analysen starkt förankrade i den befintliga och verkliga situationen.

Abstract

This master thesis is about the small country town of Vinslöv, in the south of Sweden. In the near future the town is facing a change concerning its public transport system. Today there are both busses and trains taking you to the nearest cities but soon the bus will be gone and the only public transport will be the train. This situation and the issue with the reduced public transport is the starting point for this study.

Nowadays the railway has, once again, become a big part of planning and a large amount of money is invested in the railway system these days. Trafikverket is the department who is in charge of the railways in Sweden and they have published many elaborated documents to ensure that the railway expands in a sustainable and an efficient way towards the future. Besides the goals and rules of Trafikverket, there are also international goals that have to be considered and turned into reality. This thesis gives a summary of the problems and rules that planners and designers have to deal with when working with the railway and its surroundings. In addition to this summary the study also brings the issue one level higher, it applies the issue in a real situation.

The general objective is to create conditions for a more attractive train commuting in Vinslöv, by adding information to the comprehensive plan. In the long run this addition will enhance the town to survive as an attractive country town. The aim is to present principles and guidelines for the growth of Vinslöv and to suggest ideas and measurements that can contribute to an attractive train commuting. The study has resulted in six general planning goals and some suggested actions with different level of detail.

The railway has played a major role in the history of Vinslöv and still today it affects the people and the society. This thesis deals with the issue of how to get more people to choose the train instead of the car. The study also has an emphasis about the importance of secure and efficient bicycle paths, because it is a significant aspect when it comes to attractive train commuting. The train must offer a secure, efficient and safe transport for the people living in Vinslöv, but how will it do that?

To answer the research questions and to reach the goals different methods have been used. One main method is a literature study, which mainly concerns the railway. The other main part is an inventory and analysis of the present situation in Vinslöv, which are based on the theory of Jan Gehl. The purpose with the analysis is to make a foundation for further studies, which in the end hopefully results in a design proposal. The elaborated analysis in this thesis will ensure that the correct decisions are being made later in the process.

Förord

Med detta examensarbete avslutar jag min landskapsarkitektutbildning på SLU Alnarp. På senaste tiden har både kollektivtrafiken och behovet av förbättrade cykelnätverk varit aktuella och omdebatterade ämnen i media och denna uppmärksamhet har gett mig mycket inspiration.

Jag vill tacka min handledare Ann Bergsjö för bra diskussion och uppmuntran under arbetets gång. Även Hässleholms kommun är värda ett stort tack eftersom de visat intresse och engagemang för mina idéer kring Vinslöv. Ett speciellt tack till Thomas Rutberg för att tålmodigt hjälpt mig med kartunderlag. Jag vill också tacka Vinslövs Hembygdsförening, då de varit mycket hjälpsamma.

Jag vill också framföra ett stort tack till Atkins AB Malmö och alla de anställda för att ha gett mig möjligheten att sitta på ert kontor och skriva mitt arbete. Att ha en arbetsplats att gå till har effektiviserat mitt arbete och er uppmuntran och de dagliga fikapauserna har gett mig energi.

Tillsist vill jag också tacka er som medverkade i min workshop; tack Ann, Fredrik och Arne för att ni tog er tid att göra denna del av arbetet möjlig!

Linnéa Björk

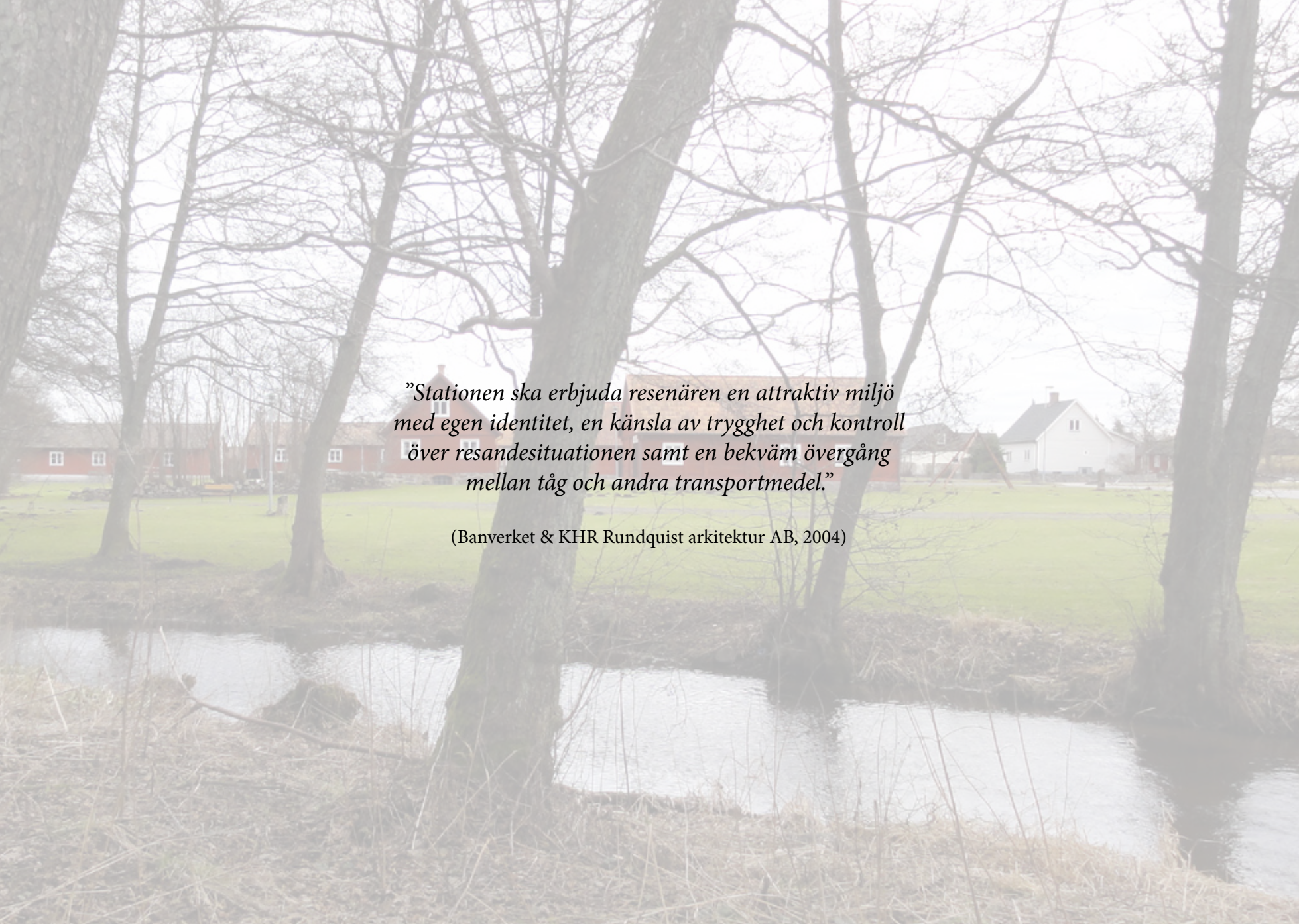
Malmö, maj 2013

Innehållsförteckning

Introduktion	11	Kollektivtrafiken i Sverige - Mål på nationell nivå	35
Bakgrund och problembeskrivning	11	De transportpolitiska målen	35
Frågeställningar	12	Kollektivtrafiken år 2020	35
Mål och syfte	12	Tillgänglighet och design för alla	36
Avgränsningar	12	Egna kommentarer	36
Material och metod	12		
Introduktion till analysverktyg	13	Kollektivtrafikens utveckling	39
		- Nationellt, regionalt, kommunalt och lokalt	
Vinslövs utveckling - År 1865 och framåt	17	Järnvägens utveckling i Sverige	39
Vinslövs Hembygdsförening	17	Tågstrategi 2020	39
När tåget kom till byn	17	Pågatåg Nordost	41
Municipalsamhälle	19	Regional obalans	41
Torget och parkerna	19	Telefonintervju och informationsmöte	43
Möbelbutikernas mecka	21	Enkätundersökning utförd av Nätverksgruppen	45
Egna kommentarer	23	Egna kommentarer	45
Välkommen till Vinslöv - År 2013	25	Allmänt om järnvägen - Dess framtid och gestaltning	49
Boende	25	Trafikverkets roll	49
Kommunikation	27	Regler och säkerhetsavstånd utmed järnvägen	51
Kollektivtrafik	27	Järnvägen - framtidens transportmedel?	53
Egna kommentarer	29	Järnvägens påverkan på samhället	53
		Vad är attraktiv tågpendling?	53
Vinslövs tätorts översiktsplan - En sammanställning	31	Tågresenärens upplevelse	55
Översiktsplanen	31	Gestaltning utmed järnvägen	55
		Egna kommentarer	57

Plötsligt en workshop	59
- Två dokumentärfilmer om Vinslöv	
Varför en workshop?	59
Om filmen <i>Plötsligt i Vinslöv</i>	59
Om uppföljaren <i>Plötsligt igen...</i>	60
Plötsligt en förening	60
Kommentarer utifrån	60
Workshopens resultat	61
 Analysmetod - Jan Gehl och Gehl Architects	67
Bakgrund	67
Gehl Architects	67
Föreläsning av professor Jan Gehl	68
 Översiktlig analys på tätorts nivå - De nio karaktärerna	71
Läshänvisningar	71
Tillgängligt - Kopplat, för alla och balanserat	71
Socialt - Mångfald, samlat och interaktion	93
Sinnligt - Finmaskigt, rumsligt och härligt	99
Utvärdering - De nio karaktärerna	107
 Platsspecifika analyser i centrum - De tolv karaktärerna	111
Torget	111
Lokaliseringskarta	112
Järnvägsplattformen	116
Järnvägsparken	119

Föreslagna åtgärder	123
- Mål och idéer för ökad tågattraktivitet	
Övergripande planeringsmål	123
Områdesspecifika åtgärder	124
Övriga åtgärder	124
Illustrerade åtgärder	125
 Diskussion	133
 Referenser	137
 Tabell- och figurförteckning	140

A photograph of a park-like setting. In the foreground, there is a small stream or pond with some reeds and grass. Several large, leafless trees are scattered throughout the scene. In the background, there are some buildings, including a red one and a white one. The overall atmosphere is quiet and somewhat somber due to the lack of leaves on the trees.

*”Stationen ska erbjuda resenären en attraktiv miljö
med egen identitet, en känsla av trygghet och kontroll
över resandesituationen samt en bekväm övergång
mellan tåg och andra transportmedel.”*

(Banverket & KHR Rundquist arkitektur AB, 2004)

Introduktion

Bakgrund och problembeskrivning

Vinslöv är ett litet stationssamhälle i nordöstra Skåne beläget mellan Hässleholm och Kristianstad. Orten är placerad utmed Skånebanan och har också närhet till kollektivtrafiknoden Hässleholm. I dagsläget erbjuds både buss- och tågtrafik men inom en snar framtid kommer tåget att utgöra enda möjligheten. Vinslöv tillhör Hässleholms kommun och tack vara sin strategiska placering med närhet till både stad och land, har Vinslöv lyckats leva vidare som stationssamhälle. På grund av Vinslövs lilla storlek samt goda förutsättningar för pendling kan man kalla orten ett "pendlarsamhälle".

Järnvägen har ända sedan 1865 (Persson, 2001) varit en ledande faktor i Vinslövs utveckling och är det än idag. Idag satsas det mer på järnvägen i Skåne än på mycket länge och i nordöstra Skåne har man valt att satsa på kollektivtrafiken för att göra hela området mer attraktivt. Nordöstra Skåne har under lång tid haft en tillbakagång när det gäller arbetstillfällen och befolkning och behöver därför ett uppsving. Man har därför valt att satsa på tågtrafiken och idag pågår ett projekt kallat *Pågatåg Nordost*. Projektet innebär att mindre orter utmed den befintliga järnvägen får nya tågstationer och bättre tillgänglighet till andra delar av regionen.

I och med de stora satsningarna i kollektivtrafiken i nordöstra Skåne kommer det att ske förändringar för Vinslövs del, redan vid årsskiftet 2013/2014 (Svensson, telefonintervju, 2013-03-04). I Vinslövs fall handlar det om ett försämrat utbud eftersom bussen ska avvecklas för att finansiera *Pågatåg Nordost* projektet. Vinslöv drabbas negativt medan de flesta andra orter i projektet får en förbättring.

De resenärer som idag pendlar med buss bor vanligtvis inte i direkt anslutning till tågstationen och gör ett aktivt val att välja bussen framför tåget. I samband med bussens avveckling antas det att resenärerna ska övergå till att åka tåg istället, men är det så enkelt och finns de rätta förutsättningarna för att det ska gå att genomföra?

Kollektivtrafiken har ett stort hot från den hårt konkurrerade bilen och just i Vinslöv är problematiken stor. Samtidigt är det inte konstigt då det är smidigare och snabbare för de flesta att välja bilen framför att åka kollektivt. En av anledningarna till bilens attraktivitet är riksväg 21, som ger möjlighet till snabb transport både till Hässleholm (drygt 10 min) och Kristianstad (drygt 20 min). Vinslöv har idag redan en fungerande tågtrafik men för att locka fler resenärer måste de rätta förutsättningarna finnas. Tågpendlingen kan endast öka om miljön kring stationen utformas efter resenärernas behov. Det handlar om att bygga upp en välfungerande struktur som gör det smidigt och säkert för resenären att välja tåget. Förutsättningar så som tillräckligt med parkeringsplatser, närhet till kommersiell service och säkra transportvägar till/från stationen är viktiga aspekter som bör uppfyllas.

Vinslövs centrum är beläget i anslutning till tågstationen och utgörs av ett torg med omkringliggande service- och affärsverksamhet. Centrumkärnan har potential att bli starkare i samband med att stationen blir mer betydelsefull.

Det finns en översiktsplan över Vinslövs tätort som innehåller omfattande bakgrundsfakta om byn och dess olika boendekaraktärer (Hässleholms

kommun, 2005). Däremot saknar översiktsplanen en tydlig målbild för framtidens kollektivtrafik och ingen prioritering av cykelnät är presenterat. Med denna studie vill jag göra ett tillägg till översiktsplanen som kan användas för vidare studier samt utgöra grunden till ett gestaltungs-förslag. Valet av Vinslöv som studie grundar sig i att jag växte upp i byn och jag har därför en stark koppling till orten.

Frågeställningar

Huvudfråga:

- Vilka åtgärder bör genomföras i närhet till stationsområdet och utmed anslutande förbindelser för att göra det smidigt och säkert för Vinslövsborna att välja tåget?

Underfrågor:

- Vad händer med transportvanorna i Vinslöv när bussen avvecklas och tåget blir det enda kollektiva transportmedlet?
- Hur upplevs Vinslövs rumsliga nätverk utifrån Gehls analysverktyg *de nio karaktärerna*?
- Hur upplevs kvalitén av det offentliga rummet i centrum av Vinslöv utifrån Gehls analysverktyg *de tolv karaktärerna*?

Mål och syfte

Syftet är att skapa förutsättningar för attraktiv tågpendling, bl.a. genom att utföra en omfattande analys av orten som kan användas som underlag för fortsatt planering och gestaltning. Samtidigt är syftet att göra ett tillägg i Vinslövs översiktsplan för att säkra Vinslövs framtid som attraktivt stationssamhälle. Denna studie kan komma att fungera som ett viktigt dialog- och diskussionsunderlag.

Målet är att presentera principer och riktlinjer för hur Vinslöv ska utvecklas för att locka fler tågresenärer. Förhoppningen är att kunna presentera möjliga åtgärder (mer eller mindre detaljerade sådana) för att underlätta för de boende att välja tåget som transportmedel. Samtidigt vill jag uppmärksamma den avvecklingsproblematik som ofta är närvarande på landsbygden, både när det gäller service i allmänhet och kollektivtrafikens utbud.

Arbetet inriktar sig främst till yrkesverksamma och studerande landskapsarkitekter, men också till andra yrkesgrupper som arbetar med liknande projekt. Även intresserade personer från allmänheten kan ses som en målgrupp.

Avgränsningar

Studien behandlar enbart persontrafik och därför är godstrafiken inte omnämnd. När det gäller litteraturstudien av Vinslövs historia och sammanfattningen av Vinslövs tätorts översiktsplan har enbart det material som författaren ansett relevant för studien inkluderats.

I analysen av Vinslövs tätort kommer gränsen för det område som inventeras dras utmed tätortens utbredning. De omgivande kopplingarna till landskapet samt omkringliggande byar är därför inte representerade i analysen. Däremot omnämns deras påverkan om det är av relevans för studien.

Material och metod

Arbetet är uppbyggt av en litteraturstudie, platsbesök, en workshop samt en omfattande kvalitativ analys. Allt insamlat material har bearbetats och tillslut utvecklats till en sammanställning av riktlinjer och åtgärder för Vinslövs framtid mot ett attraktivare tågsamhälle.

Litteraturstudien behandlar kollektivtrafiken inom Sverige på nationell, regional, kommunal och lokal nivå. Den innehåller också en fördjupning om järnvägsmiljöer och om de aspekter som påverkar våra val av transportmedel. Litteraturstudien innefattar också en fördjupning av Jan Gehls teorier för att göra det möjligt för mig att använda Gehl Architects analysmetoder. Inkluderat finns också en kort introduktion om Vinslövs historia och byns utveckling sedan mitten av 1800-talet. För att få historisk fakta kontaktade jag Vinslövs Hembygdsförening. Detta för att få en koppling bakåt i tiden innan studien behandlar dagens situation och därefter går vidare till framtid.

I och med den starka kopplingen till järnvägen utgörs mycket av litteraturen av Trafikverkets digitala publikationer (Trafikverket som tidigare hette Banverket). I övrigt är materialet hämtat från digitala hemsidor, bibliotek samt tidningsartiklar m.m.

Workshopen som jag anordnat grundar sig på två dokumentärfilmer om Vinslöv och är ett ovanligt inslag i en analysstudie som den här. Det är ett sätt att utnyttja den tillgängliga information som redan finns om orten. Workshopen hölls på Atkins och de inbjudna var landskapsarkitekter med olika bakgrund. Detaljer om workshopen kommer senare i arbetet.

Utöver litteraturstudien har jag också samlat in material via muntliga intervjuer med Skånetrafiken och representanter från Hässleholms kommun.

Jag har också fått spännande information genom att medverka på olika evenemang som varit relevanta för min studie; ett informationsmöte i Vinslöv angående förändringen inom kollektivtrafiken, en föreläsning med Jan Gehl på Malmö Högskola samt en workshop som anordnades av Movium.

Jag har länge varit fascinerad av Jan Gehls tankar och resonemang kring människans sociala behov i samspel med den offentliga miljön. I min c-uppsats utgjorde Jan Gehl (2010*) en av huvudreferenserna medan den andra utgjordes av Mattias Kärrholm (2004), men denna gång vill jag gå djupare i Gehls teorier och applicera hans metoder i verkligheten. Hässleholms kommun är sedan tidigare bekanta med Gehls analysmetoder eftersom de användes vid framställningen av gestaltningsförslaget till Hässleholms stadskärna år 2011.

Arbetet inkluderar en kvalitativ utredning av Vinslöv som grundar sig på Jan Gehls teorier om stadsplanering. För att kunna utföra studien har flera återkommande platsbesök krävts. Den fysiska miljön i orten har inventerats med hjälp av bil, cykel samt flertalet promenader. Dokumenteringen har gjorts genom fotografering samt anteckningar på plats. Inventeringen har pågått både vardag och helgdag samt dag- och kvällstid. Det insamlade materialet används i ett senare skede för att analysera och utvärdera det rumsliga nätverket i byn. För att kunna utföra analyserna enligt Gehls riktlinjer krävdes en inläsning av metoderna och införskaffning av kartmaterial över byn.

Den kvalitativa utredningen grundar sig på två av Gehls analysverktyg. De två verktygen kallas *De nio karaktärerna* och *De tolv karaktärerna* och kommer att presenteras i avsnittet härfter. Analyserna kommer ske i två skalor, en översiktlig skala där hela Vinslöv tätort är representerad och en mer detaljerad skala med platsspecifika områden. På den översiktliga skalan ligger fokus framförallt på tillgänglighet, men även andra aspekter inkluderas. Den detaljerade analysen fungerar som en bedömning av kvalitén i den offentliga miljön. Båda analyserna hanterar den befintliga situationen.

Introduktion till analysverktyg

Analysverktygen presenteras i tabellform på nästa uppslag.

De nio karaktärerna

De nio karaktärerna är ett redskap för att värdera och analysera det rumsliga nätverket inom ett område (Gehl Architects, 2010). Skalan för området kan variera, men det handlar främst om en regional- eller kvartersskala (Bundesen

Svarre, föreläsning, 2013-02-11). De kategorier som är representerade i verktyget är kvaliteter som Gehl anser måste finnas i vår byggda miljö för att skapa attraktivitet och dynamik.

Redskapet innehåller, precis som titeln avslöjar, nio olika parametrar. Tabellens tre stora kategorier är *Tillgänglighet*, *Socialt* och *Sinnligt*. Tillgänglighet behandlar i detta fall rörelsen, logik i transportnätet samt hur säkerheten ser ut. Den sociala kategorin tar upp aspekter som mångfald av människor och aktiviteter. Den sista kategorin *Sinnligt* uppmärksammar platsens trivsamt i så väl skala som kulturella anknytningar. Resultatet av de nio karaktärerna kommer att redovisas med fotografier, beskrivande text samt ett cirkeldiagram som sammanfattar resultatet. Trafikmönstret är en viktig del när man vill förstå en Orts karaktär eftersom det säger mycket om en Orts uppbyggd (Gehl, 2008). Uppbyggnaden i sin tur påverkar livet i orten och hur vi människor använder platsen. Det är också viktigt att inte glömma bort gång- och cykeltrafiken, för att kunna skapa ett jämlikt transportsystem där alla trafikslag får utrymme.

De tolv karaktärerna

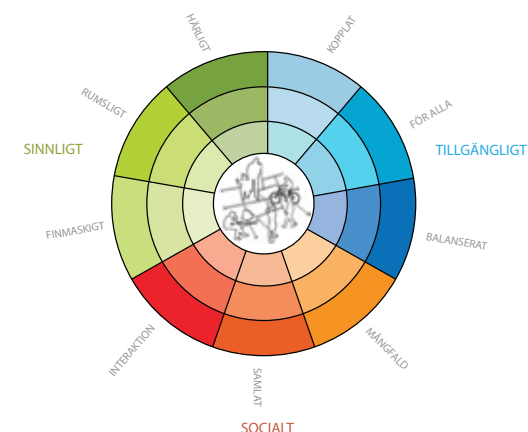
På en mindre skala, är det lämpligare att använda *de tolv karaktärerna* som analysverktyg. Detta verktyg är nämligen platsspecifikt och kräver att man avgränsar sig till ett område. Därför är det viktigt att vara transparent med val av områdets avgränsning och vad som inverkar på analysresultatet. Metoden beskrivs av Gehl i *Cities for People* (2008). Modellen är framtagen för att ta hänsyn till de gåendes upplevelse av en plats och är en bra utgångspunkt i analyskedet. Människan är återigen i fokus. Tabellen på föregående sida förtydligar de olika aspekter som ingår i metoden. För att kunna värdera de olika karaktärerna används ett värderingssystem i tre nivåer (-, 0 och +).

Verktyget är en hjälp för att definiera problem som senare kan förebyggas. Metoden är enkel och kan göras direkt på plats utan någon förberedelse. Den är också inspirerande på så sätt att den hjälper mig, som landskapsarkitekt, att gestalta miljöer för människans trivsel, eftersom verktygen får mig att reflektera över vad vi människor föredrar alternativt inte föredrar.

Gehl (2008) beskriver platser som har fått toppbetyg respektive dåligt betyg utifrån detta verktyg. Platser med toppbetyg på alla tolv karaktärer kan ses som en mycket lyckad plats, där människan trivs och gärna vill vistas. Däremot de platser som fått betydligt sämre betyg kan trots den dåliga utvärderingen fungera för sitt ändamål. Utvärderingen måste därför sättas i ett sammanhang och utgå från den funktion som platsen är ämnad att ha.



Analysverktyg: De nio karaktärerna



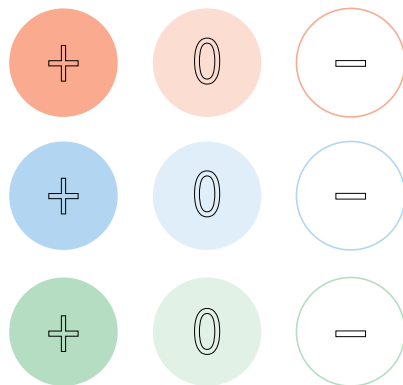
Tabell 1: Utvärderingstabell

Källa: Gehl Architects (2010).

De nio karaktärerna kommer att användas som analysverktyg för Vinslöv tätort, på en övergripande skala. Analysen kommer vara en inventering av den befintliga situationen. Människan och hennes upplevelse av det rumsliga nätverket kommer vara i fokus.

Cirkeln ovan är ett verktyg för att utvärdera de olika kategorierna.

Analysverktyg: De tolv karaktärerna



Tabell 2: Utvärderingstabell (h)

Källa: Privat illustration.

De tolv karaktärerna kommer att utföras på tre platsspecifika områden i Vinslövs centrum. Platserna är utvalda eftersom de har stark anknytning till både centrum och tågstationen.

Utvärderingssystem (ovan)

Källa: Privat illustration utifrån Gehl (2010).

För att kunna utvärdera de olika kategorierna använder jag mig av ett treskaligt utvärderingssystem.

SKYDD

SKYDD MOT TRAFIK OCH OLYCKOR

Upplevelsen av trygghet
i relation till trafik

SKYDD MOT KRIMINALITET OCH VÅLD

Trygghetskänslan i
relation till belysning
& liv dygnet runt

SKYDD MOT OBEHAGLIG SINNESPÅVERKAN

Vind, regn/snö, kyla,
föroreningar, damm,
buller & bländning

KOMFORT

MÖJLIGHET ATT GÅ

Plats att gå, inga hinder,
tillgängligt för alla &
intressanta fasader

MÖJLIGHET ATT STÅ

Kanteffekt/uppehållszoner
& stöd för stående

MÖJLIGHET ATT SITTA

Sittzoner, möjlighet att nyttja
utsikt, sol & människor,
bra sittplatser/möbler
& bra lokalt klimat

MÖJLIGHET ATT SE

Rimliga synavstånd, ohindrade
siktlinjer, intressanta vyer
& belysning vid mörker

MÖJLIGHET ATT PRATA OCH HÖRA

Låg ljudnivå &
samtalsvänliga sittmöjligheter

MÖJLIGHET TILL AKTIVITET

Inbjudan till kreativitet, fysisk
aktivitet, motion & lek,
dag/natt & sommar/vinter

HÄRLIGHET

SKALA

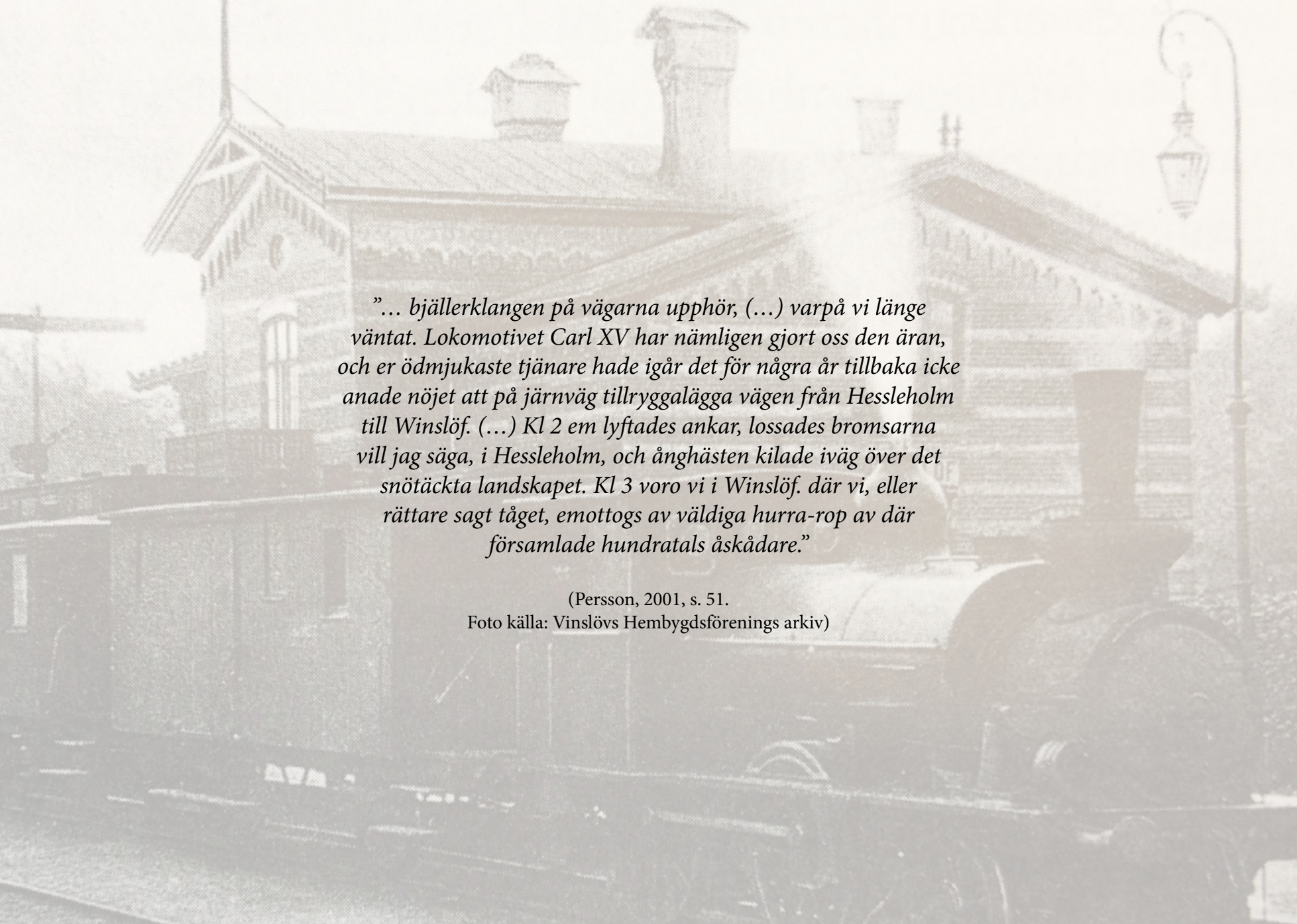
Dimensionering av byggnader
och rum i mänsklig skala

MÖJLIGHET ATT NYTTJA DET GODA VÄDRET

Sol/skugga, värme/kyla
& lä/bris

ESTETISKA KVALITETER & POSITIVA SINNESINTRYCK

God design & detaljgrad,
trevliga material, vackra
utsikter & träd, växter,
vatten



”... bjällerklangen på vägarna upphör, (...) varpå vi länge väntat. Lokomotivet Carl XV har nämligen gjort oss den äran, och er ödmjukaste tjänare hade igår det för några år tillbaka icke anade nöjet att på järnväg tillryggalägga vägen från Hessleholm till Winslöv. (...) Kl 2 em lyftades ankar, lossades bromsarna vill jag säga, i Hessleholm, och ånghästen kilade iväg över det snötäckta landskapet. Kl 3 voro vi i Winslöv. där vi, eller rättare sagt tåget, emottogs av väldiga hurra-rop av där församlade hundratal åskådare.”

(Persson, 2001, s. 51.

Foto källa: Vinslövs Hembygdsförenings arkiv)

Vinslövs utveckling

År 1865 och framåt

I detta kapitel kommer en historisk introduktion av Vinslöv beskrivas, med utvalda händelser i fokus. De händelser som är representerade har påverkat Vinslövs utveckling och ändrat den fysiska miljön i någon form. Många av händelserna som tas upp är fortfarande en del av byn. Det är viktigt att ha en förståelse för en orts historia och vad som påverkat dess utveckling för att kunna förutspå framtiden. En plats karaktär och identitet grundar sig till stor del i dess historik.

Vinslövs Hembygdsförening

För att få historisk information om Vinslöv, vände jag mig till Hembygdsförening i byn. Allt material som finns om orten finns samlat här, alltifrån kartor, fotografier, gamla planscher och texter. De historiska bilder som presenteras i kapitlet är alla hämtade från detta arkiv. Varje onsdag förmiddag är man som intresserad välkommen att besöka samlingen och de välkomnade mig varmt och var mycket entusiastiska och pratglada. De delade gärna med sig av sina minnen och historier. Det är många personer som är engagerade i Hembygdsföreningens verksamhet och de arbetar bl.a. för att göra materialet så lättillgängligt som möjligt genom digitalisering. Hembygdsföreningen har gett ut två böcker om ortens historia där den första delen kom 2001 och den andra 2002. Böckernas titel är *Winslöv och dess omnejd* och författaren är Ture Persson. Dessa två böcker ligger till grund för denna historiska introduktion.

När tåget kom till byn

Tåget kom till Vinslöv första gången den 24 februari 1865 (Persson, 2001) och efter denna händelse tog byns utveckling fart. Men långt tidigare innan järnvägens kom fanns Vinslöv på kartan. På den tiden kallat *Winslöv socken*.

Kyrkan är ett tecken på att orten funnits länge eftersom den är en av de äldsta i Skåne. Kyrkan uppfördes redan på mitten av 1100-talet (Persson, 2001). I övrigt finns inte så mycket kvar av den äldre bebyggelsen och dess struktur då rivningshysterin genom åren gjort att många spår försvunnit.

Persson (2001) berättar att byn var utsatt för långa krig under 1600- och 1700-talet, bl.a. av snapphanarna som härjade i området. Det var stor fattigdom på den tiden, men så kom freden på 1800-talet. Under detta århundrade nådde också industrialiseringen Sverige, tillsammans med många tekniska framsteg. Vinslöv var ett framåtsträvande samhälle och med hjälp av flera ledande män drevs utvecklingen framåt. En av de framgångrika männen var doktor *Carl Abraham Bergman* som lyckades få igenom järnvägsstoppet (Persson, 2001). Tack vara järnvägen blev Vinslöv en viktig nod.

Innan järnvägen kom till Vinslöv hade byar utmed landsvägen varit mer framgångsrika eftersom de låg strategiskt placerade längs med den stora landsvägen. Utöver järnvägen lyckades Carl Abraham Bergman även att starta en sparbank och att utveckla den kvartersstruktur som idag lever kvar, med sina breda och raka gator. (Persson, 2001)

När järnvägen kom började man bygga och det bildades snabbt ett samhälle i närheten av stationen. Vinslöv utvecklades till ett stationssamhälle. Byggnationen placerades främst söder om järnvägen och det är än idag likadant. Den norra sidan av järnvägen var, och är, mindre central än den södra. På stationssamhällets tid uppkom affärer och verksamheter samt att ett torg anlades. (Persson, 2001) Dåtidsens strukturer lever kvar även i vår tid.



Generalstabens karta från 1880

Källa: Lantmäteriet.

Generalstabens karta visar hur Vinslöv och dess närliggande byar såg ut år 1880. Järnvägen som funnits sedan 15 år tillbaka är tydligt markerad. De två byarna utmed den stora landsvägen, Lommarp och Wanneberga, var på denna tid större än själva Vinslöv. Idag är dessa byar en del av tätorten. På kartan syns ett korsmönster som skapades utefter landsvägarnas sträckning. Strukturen uppkom under medeltiden men går än idag att urskilja. (Hässelholms kommun, 2005)



Häradsekonomiska kartan från 1928-29

Källa: Lantmäteriet.

Kartan visar Vinslövs municipalsamhälle drygt 60 år efter järnvägens tillkomst. Ett stationssamhälle har bildats med stationen som central punkt och man kan urskilja torget. Den historiska vägkorsningen som var tydlig på generalstabens karta, går att urskilja, dock med ett avbrott längs stationen. Stationssamhället utvecklades med ett tydligt rutmönster, där gatorna var breda och raka. Rutmönster är idag kulturmiljömärkt (Hässelholms kommun, 2005).

Det byggdes bl.a. ett Järnvägshotell som idag kallas för Vårdshuset (Persson, 2002).

Vinslöv växte med en trivsam karaktär tack vara en framgångsrik handlare vid namn Sven Johansson (Persson, 2001). Sven Johansson sålde tomter till lågt pris och de boende hade därför råd att skapa trädgårdar till sina hus. På så sätt skapades ett idylliskt stationssamhälle. Husen placerades nära gatan och byggdes i villastil, vanligtvis med staket och en prydlig grind ut mot gatan. En mening ur boken *Winslöv och dess omnejd* tyder på att byn hade en vacker karaktär: "Allt är prydligt och propert med undantag af gator och torg, som tillsvidare blott bestå af lösan sand." (Persson, 2001, s. 108) Anledningen till att sand omnämns i texten är för att byn växte fram på en sandig ljunghed.

Persson (2001) skildrar en händelse som talar för att järnvägen var mer trafikerad år 1912, än vad man kan tänka sig. Det berättas om en man som förolyckades på rälsen när han skulle bromsa tåget och att han efter olyckan kunde föras till Kristianstad lasarett med ett mötande tåg. Det talas också om morgontåget till Hässleholm, vilket tyder på att det gick regelbunden trafik mellan Vinslöv och Hässleholm redan i början av 1900-talet. Persson (2002) berättar också att potatis transporterades med tåget ända upp till Stockholm och att verkstäderna i byn kunde bygga stickspår för att transportera sitt gods med vagnar till stationen. Tåget påverkade Vinslöv på många sätt och bidrog framförallt till en snabb tillväxt.

Municipalsamhälle

Den första januari 1900 övergick Vinslöv socken till Vinslöv municipalsamhälle och byn växte allt snabbare (Persson, 2001). Mer mark togs i anspråk och gränserna för byn utökades successivt. År 1904 bodde ca 2500 personer i samhället. Två år senare, år 1906, kom elektriciteten till byn och kort därefter också kloakledningarna som gav förutsättning för fortsatt expansion. För att lyckas genomföra stora och påkostade projekt förr i tiden krävdes det att rika personer i byn bidrog med pengar. I bästa fall fick de tillbaka bidraget genom vinst. Företagsamheten i Vinslöv var blygsam, men det fanns ändå en hel del verksamheter representerade. Det fanns mekanisk verkstad, ångsåg, stärkelsefabrik och bränneri samt slakteri och mejeri, för att nämna några. Den mest kända verksamheten var *Vinslövs slöjd- och hushållsskola*, som också kallades *Bergmanska skolan*. Skolan var välkänd utanför byn och bidrog till att Vinslöv under en tid kallades "Skånes Borås". Vinslöv hade ett blomstrande hantverksliv och tack vare Bergmanska skolans popularitet fick Vinslöv Sydsveriges enda utställning, år 1948. Persson

(2002) förklarar att utställningen drog hela 80 000 besökare och att Vinslöv i utställningsbroschyren titulerades *Esplanadernas samhälle*. Esplanadernas samhälle är ett ståtligt namn på en liten by som Vinslöv, men byn hade faktiskt flera stora och ståtliga alléer. Via historiska fotografier kan man se Vinslöv som det var då; ett grönt stationssamhälle med vackra alléer längs gatorna.

Persson (2002) berättar också om den religiösa församlingen som varit en stor del av byn i alla tider. Årets största event utgjordes förr av *Vannebergamöte*, en gudstjänst som varje år hölls utomhus kring midsommarhelgen. Vannebergamöte hölls i Vanneberga och drog personer från hela Skåne för att lyssna på predikan i vacker natur. Innan järnvägen kom var det just Vanneberga som hade mest potential att växa, inte Vinslöv, konstaterar Persson (2001). Persson förtydligar att Vanneberga by låg strategiskt placerat utmed landsvägen mellan Hässleholm och Kristianstad och att en av Skånes största gästgivargårdar under 1800-talet var placerade just här. Gästgivargårdarna kallades på den tiden skjutsstationer eftersom deras uppgift var att skjutsa folk dit de önskade. Carl von Linné besökte bl.a. Gästgivargården i Vanneberga, år 1749 (Trafikverket, 2011). Vidare berättar Persson (2001) att i början av 1900-talet, efter järnvägens framfart, var det istället Vinslöv som växte och då förflyttades gästgiveriet närmre stationen för att ge transport till personer som kom resande med tåg och Vanneberga förblev en by till Vinslöv.

Vinslövs municipalsamhälle övergick till *Köping* år 1934 (Persson, 2002). Att vara köping innebar att Vinslöv blev egen kommun men fortfarande en del av Kristianstad län. Vinslövsborna hade vid denna tid stora förhoppningar om att Vinslöv skulle bli stad men med facit i hand kan vi snabbt säga att så blev inte fallet. Vinslöv Köping varade fram till 1960-talet då samhället närmast övergick till *Vinslöv centralkommun*. År 1974 genomfördes storkommunsreformen och Vinslöv blev då en del av Hässleholms kommun (Persson, 2002), precis som dagens situation.

Torget och parkerna

En gång i tiden hade Vinslöv en livlig torghandel som inföll en dag i veckan (Persson, 2001). I början av 1900-talet kallades torget till och med *Salutorg* och det fanns också så kallade stortorgsdagar. Utöver torgdagarna var det vanlig marknad där det såldes alltifrån levande kreatur till strumpor. Dessvärre avvecklades marknaden år 1950 och torghandeln försvann då Hässleholm och Kristianstad fick varuhus på 1960-talet. Persson (2002)



Torggatan i Vinslöv (o.v.)

Källa: Alla historiska bilder tillhör Vinslövs Hembygdsförenings arkiv.

Fotografiet visar Torggatan i Vinslöv, som leder mot centrum och stationen. Bilden visar den lummiga karaktär som växte fram under stationssamhällets tillkomst.



Riksväg 21 (o.h.)

Den stora landsvägen (idag riksväg 21) var den mest trafikerade leden mellan Hässleholm och Kristianstad innan järnvägen kom 1865. Dåtidens vägsträckning finns mer eller mindre kvar idag, men i betydligt större skala än år 1926 när bilden är tagen, i närheten av Vanneberga.

Vinslövs torg (n.v.)

Fotot visar Vinslövs torg efter att torget rustats upp och fått stenbeläggning. Torget omges av hus och det finns några enstaka träd placerade i mitten. Fotot är taget någon gång under 1950-talet.

Marknadsdag på torget (n.h.)

Fotot är taget under en marknadsdag år 1950 på Vinslövs torg.

berättar om andra evenemang som hölls på torget, bl.a. nyårsfirandet. Torgets anda har levt vidare och det är fortfarande en del händelser som är lokaliserade till torget men traditionen med torghandeln är helt försvunnen.

I början av 1900-talet skänkte en rik gårdsägare i Vinslöv en stor summa pengar för att orten skulle kunna installera elektrisk belysning (Persson, 2002). Utöver pengar till belysningen skänkte han också en summa som skulle "... användas till samhällets förskönande." (Persson, 2002, s. 40) Med de skänkta pengarna rustades torget upp och blev bl.a. stenbelagt. Stenläggningen av torget gav torget ett betydligt lyxigare uttryck. Utan gårdsägaren som skänkte pengarna hade Vinslöv varken fått ett vackrare torg eller någon elektrisk belysning år 1905.

Persson (2002) skriver att varje station skulle ha en järnvägsplan på den tiden och Vinslöv var inte sämre än någon annan. När järnvägen kom anlades en järnvägsplan utmed spåret, men därefter skötes planen dåligt. På 1930-talet hade man planer på att rusta upp planen men bara en del förbättringar genomfördes, bl.a. rosenplantering och gräsetablering. Det anlades också grusgångar och de vackraste träderna sparades. Ett vattenparti var inplanerat, men det blev aldrig verklighet. Sedan 1950 finns en staty av Carl Abraham Bergman (mannen som ordnade järnvägsstoppet) i planen (Persson, 2001). Idag är Järnvägsplanen en intetsägande plats med en öppen karaktär, gräsytor och några få buskar och träd.

Utöver Järnvägsplanen fanns förr också andra planer i byn, t.ex. Badhusplanen, Tallplanen och Centralplanen. Alla tre finns kvar idag, dock i betydligt sämre skick. Badhusplanen var i en klass för sig och Tallplanen var perfekt för större evenemang (Persson, 2002). Centralplanen däremot var aldrig en omtyckt plan och den omnämns inte i böckerna. Redan på den tiden var det Centralplanen som välkomnade besökaren till byn, precis som idag men dessvärre ger den inget välkomnande intryck.

Badhusplanen är Vinslövs äldsta plan och har genom historien varit en stor träffpunkt i byn (Persson, 2002). Planens betydelse idag är inte lika stor och den har dessutom förlorat mycket av sin charm. Förr var det mycket evenemang i planen och den var mycket välbesökt. Planen fick sitt namn efter ett badhus som byggdes i närheten år 1914. Badhuset bestod av ett varmbadhus och erbjöd besökaren bastu, dusch, karbad och bassäng. Vinslöv var stolta över sitt badhus då det inte var vanligt för ett samhälle i Vinslövs storlek att ha badhusfaciliteter på den tiden. Närheten

till Åhus (orten bortom Kristianstad, vid havet) var förebilden. Vid ungefär samma tidpunkt byggdes också en gymnastikbyggnad i Badhusplanen som upprättades för eleverna på Vinslövs slöjd- och hushållsskola (Persson, 2002). År 1933 startades en brottningsklubb med namnet BK Ore som också höll till i gymnastikbyggnaden. BK Ore håller fortfarande till i lokalerna och är en av Vinslövs största idrottsföreningar.

Tallplanen har precis som Badhusplanen haft stor betydelse för de boende (Persson, 2002). Tallplanen byggdes i början av 1900-talet och hette på den tiden Furulund. Hit kom man från hela Skåne för att dansa på utedansbanan med tillhörande orkester. Det var även andra event på platsen så som Barnens dag och julbasar. Det har varit många danskvällar på Tallplanen med bl.a. Lill-Babs som sångerska men år 1975 gick stället i konkurs. Konkursen gillades inte av Vinslövsborna som själva köpte planen så att danslivet kunde leva vidare. Än idag är det dans i Tallplanen, det finns både onsdagsdans och fredagsdans (Tallplanen, 2012).

Möbelbutikernas mecka

Vinslöv har haft en epok som möbelbutikernas mecka. Den första möbelaffären öppnades redan i början på 1900-talet (Persson, 2001) och det första möbelsnickeriet öppnades 1905 (Persson, 2002). Möbelsnickeriet hette Hedbergs och dess byggnad finns idag kvar på samma plats och för möbeltraditionen vidare. Traditionen förs vidare av en inredningsbutik med namnet *Nittonhundra* som säljer begagnade designmöbler (Nittonhundra, 2005). Ägaren av butiken började som springpojke på Hedbergs för 35 år sedan.

Hedbergs övergick senare till möbelaffär (Persson, 2002). Butiken växte och blev känd långt utanför Skånes gränser. På 1960-talet var Hedbergs verksamheten ett turistmål och lockade besökare från hela Sverige och från utlandet. Hedbergs popularitet berodde bl.a. på deras sätt att presentera möblerna för besökaren. Möblerna presenterades som på dagens IKEA varuhus, som ett stort skyltfönster. Det var alltså inte bara möblerna som visades utan även alla tillbehör, allt för att locka till köp. Hedbergs koncept var modernt och gick hem hos folket. I *Sydsvenskan* (Persson, 2006) publicerades en artikel med titeln *Alla åkte till Vinslöv för att köpa möbler* där Karl G Jönsson beskriver att Hedbegghusets verksamhet satte Vinslöv på kartan. I artikeln kan man läsa Hedbergs slogan under sina glansdagar: "Åk inte till Paris, Milano eller New York. Åk till Hedbergs i Vinslöv" (Jönsson, 2006). Citatet säger allt om Hedbergs popularitet. Persson (2002) berättar att företaget senare gick i konkurs, efter flera ägarbyten i slutet av 1900-talet.



Esplanadernas samhälle

Fotografiet är taget en vinterdag i Vinslöv år 1953. Stora Torggatan var då en pampig esplanad med dubbla trärader. Idag är det knappt några träd kvar utmed gatan och den har förlorat all sin charm.

Hedbergshuset är ett stort komplex som idag inte används till sin fulla potential. Byggnaden är perfekt utformad för att fungera som möbelaffär men då underlaget i Vinslöv inte är stort nog, är detta inte en möjlighet. Istället hyr ägarna, fastighetsföretaget GIF AB ut lokaler till bl.a. bangolfklubben, balklänningsbutiken, inredningsbutiken Nittonhundra och Vinslövs konstförening, men trots det står stora delar av byggnaden tom. Den största verksamheten är inomhusanläggningen för minigolf som är en av de modernaste i södra Sverige (GIF AB, 2012).

Paulsons möbler är en annan stor möbelbutik som funnits i Vinslöv genom åren (Persson, 2002). I en artikel som publicerades i sydsvenskan i samband med butikens avveckling berättades det att möbelbutiken startades 1921 och slog igen nyligen, närmre bestämt år 2012 (Rolf, 2012). Rolf beskriver att butiken har levt kvar på samma plats och ägts av familjen Paulson genom alla tider. Idag är det beslutat av byggnaden ska rivas för att istället ge plats åt nya bostäder.

Egna kommentarer

Efter att ha studerat Vinslövs historia skulle jag vilja avrunda med att peka ut de event som jag tror haft mest inverkan på ortens utveckling, eller på annat sätt satt Vinslöv på kartan.

Den första händelsen som påverkar orten genom alla tider och än idag är järnvägen. Den andra händelsen är möbelepoken som hade sin topp under mitten av 1900-talet i och med Hedbergs stora framgångar. Båda dessa händelser satta Vinslöv på kartan. Tredje gången Vinslöv blev uppmärksammat var i början på 2000-talet när SVT spelade in en dokumentärfilm om byn. Filmen släpptes 2001 och gick under titeln *Plötsligt i Vinslöv*. Filmen kommer att presenteras mer i detalj senare i arbetet, under kapitlet *Plötsligt en workshop*.



“Nästa Station Vinslöv. Vinslöv nästa.”

(Trafikinformation på pågatåget då det närmar sig Vinslöv station.)

Välkommen till Vinslöv

År 2013

Detta avsnitt ger en inblick i dagens Vinslöv, med en fördjupning om kollektivtrafikens situation. Vinslöv presenteras kort för att du som läsare ska få en förståelse för ortens kontext samt dess skala och utbud.

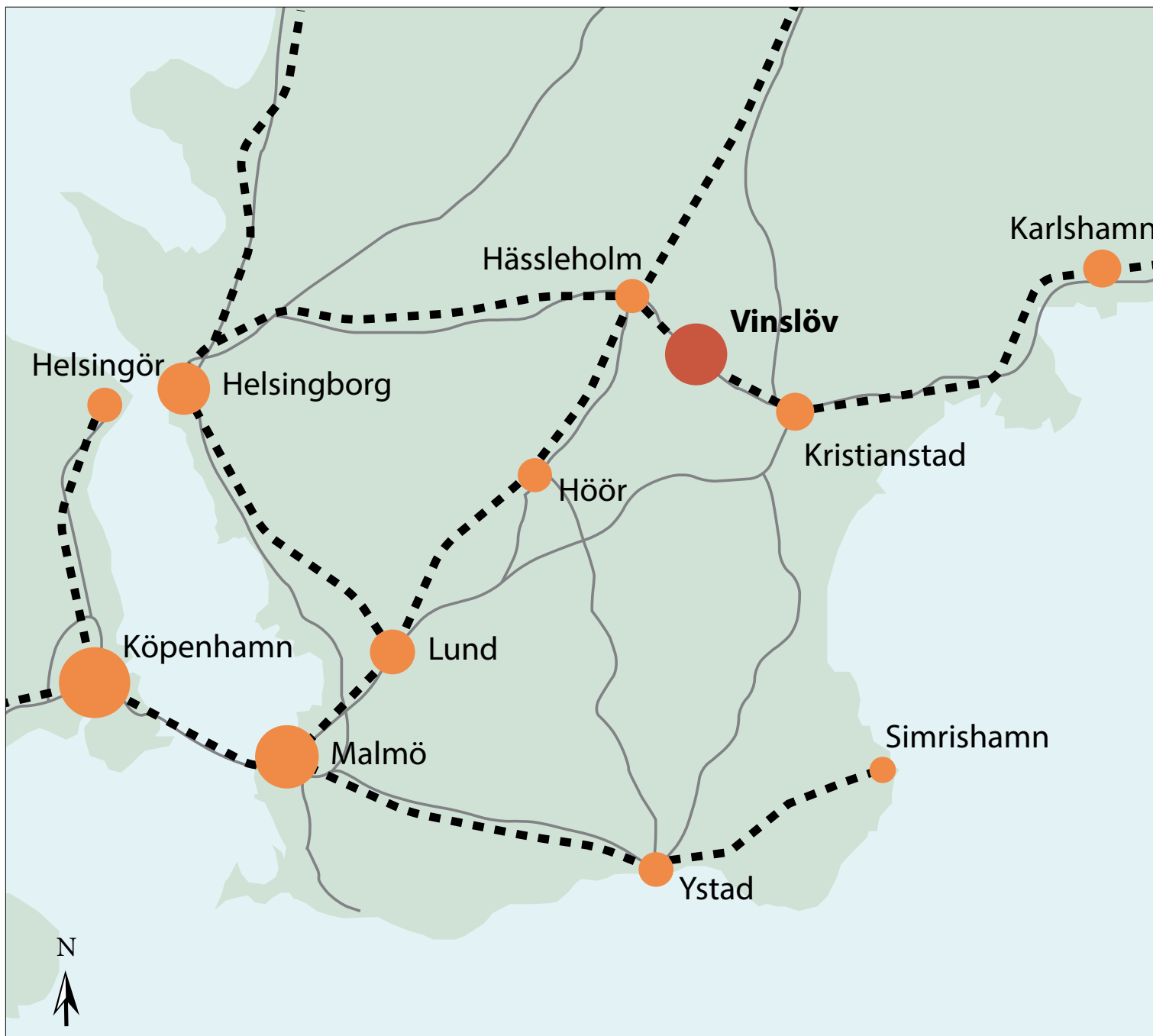
Boende

Stationssamhället Vinslöv är beläget mellan Hässleholm och Kristianstad i nordöstra Skåne, på Göingebygden. Orten tillhör Hässleholms kommun men ligger precis vid Kristianstad kommungränsen. Närheten till de två städer är en avgörande faktor för Vinslövs fortsatta utveckling. Orten är sammankopplat med övriga Skåne via Skånebanan (järnvägen) och riksväg 21. Utbudet av kollektivtrafik är bra och ortens vackra omgivningar lockar. En annan faktor som är avgörande är huspriserna, som i Vinslöv än så länge är relativt låga. Kollektivtrafiken, närhet till stad och land samt de humana huspriserna gör att Vinslöv lever vidare som attraktivt samhälle.

Orten erbjuder en välutvecklad service för att vara ett så pass litet samhälle. Det finns en bra barnomsorg och flera skolor. Orten erbjuder skolgång till och med högstadienivå, därefter hänvisas skolungdomarna till gymnasier i Hässleholm. Föreningslivet i byn är bra och det erbjuds många olika idrottsverksamheter så som fotboll, handboll, ridning och gymnastik. Vardagsservicen består av bl.a. bibliotek, bank, postombud och vårdcentral. Det finns också ett friluftsbad som är öppet under sommaren, café, flera pizzerior samt kyrkliga verksamheter. Trots det relativt goda serviceutbudet lockar städerna runt omkring. Då många arbetar och går i skolan på annan ort görs även många av vardagssysslorna utanför byn.

När skolungdomar gått ut gymnasiet är det vanligt att de flyttar till en större stad för att arbeta eller studera. I dagsläget är det framförallt barnfamiljer som lockas att flytta hit. I övrigt är det mycket vanligt att föräldrarna till utflugna barn bor kvar i orten tills de blir gamla. Trenden idag med att bosätta sig på landet men fortfarande ha god kommunikation till staden gör att Vinslöv som ort borde kunna öka i popularitet, men än så länge visar statistik ingen ökning i befolkningens mängden. Pendlingsmöjligheterna är så pass bra att man som boende i orten kan pendla till Malmö/Lund området eller till Helsingborg dagligen. Allra vanligast är dock att man pendlar till Hässleholm och Kristianstad. Vinslöv kan ses som ett typiskt pendlarsamhälle. Orten upplevs lite som en "håla" och servicen går med nöd och näppe runt. Det är ingen ovanlig syn att butiker stänger igen och ersätts av andra som efter en tid också försvinner.

Det bor ca 4000 personer i Vinslöv tätort (Statistiska centralbyrån, 2011). Räkna man med angränsande byar går antalet upp till drygt 5500 personer (Statistiska centralbyrån, 2012). Befolkningens mängden har sedan 1980-talet legat runt 4000 invånare vilket tyder på att det var länge sedan orten hade en tillväxt period. Den senaste befolkningsökningen skedde på 1960- och 70-talet då befolkningen nästan fördubblades (Statistiska centralbyrån, 2009). Till Vinslövs tätort räknas också två angränsande byar; Vanneberga och Lommarp. Vanneberga nämndes i kapitlet om Vinslövs historia, som den by som hade bäst förutsättningar att växa på grund av sin placering utmed landsväg 21, men då järnvägen kom tog Vinslöv istället över tillväxten.



Regionkarta över Skåne

Källa: Privat illustration.

Kartan visar Vinslöv i ett regionalt sammanhang. De största vägarna i regionen är markerade med gråa linjer medan järnvägarna är markerade med en streckad svart linje. De städer som är utmarkerade på kartan är några av de orter i regionen som har en stark koppling till järnvägsnätet, precis som Vinslöv. Kommunikationen söderut, via Danmark är också representerad.

Kommunikation

Vinslöv ligger som tidigare beskrivits utmed Skånebanan och riksväg 21 som är två viktiga regionala länkar. Både järnvägen och riksvägen är dessutom klassade som riksintresse (Hässleholms kommun, 2005). Skånebanan är trafikerad av person- och godståg där persontågen utgörs av Pågatåg och Öresundståg. I Vinslövs fall är det bara Pågatågen som stannar medan Öresundstågen svिसchar förbi i hög hastighet. I Vinslövs översiktsplan (Hässleholms kommun, 2005) står det beskrivet att järnvägsbanan vid Vinslöv endast är enkelspårig, vilket redan idag är ett problem eftersom sträckan är så pass hårt belastad. Det finns planer och önskemål både från Hässleholms kommun och Trafikverket att bygga ut till dubbelspårigt på vissa sträckor för att underlätta möten och på så sätt effektivisera transporttiderna (Informationsmöte, 2013-03-26). Men någon tidsplan finns inte i dagsläget.

Järnvägen är känd för att skapa barriärer och så även i Vinslöv. Järnvägen delar Vinslöv i två sidor, södra respektive den norra delen om järnvägen. På den södra sidan finns torget med tillhörande verksamheter medan norra sidan framförallt består av bostäder (villor). Uppdelning har automatiskt gjort att den norra sidan blivit ”andra sidan”. Idag finns det två möjliga platser att passera järnvägen, en plankorsning och en tunnel och båda är till för alla trafikslag.

Riksväg 21 kan ses som en stark konkurrent till kollektivtrafiken eftersom den ger möjlighet till snabba biltransporter till både Hässleholm och Kristianstad. Vägen är en av de mest trafikerade inom kommunen (Hässleholms kommun, 2005) vilket bl.a. talar för att den utgör en effektiv länk. I Vinslöv har i princip alla bil och i de omgivande byarna som har längre sträcka till det kollektiva nätverket är det inte ovanligt att varje familj har två bilar. Det är just på landet som konkurrensen från bilen blir för stark i jämförelse med kollektivtrafikens utbud. Sitter man redan i bilen är det lockande att fortsätta köra hela sträckan istället för att byta till kollektivt färdmedel. Vid längre resor kan det dock locka mer och detta kan enligt mig, vara ingången till att få fler att upptäcka möjligheterna med tåget. Börjar man åka tåg upptäcker man fördelar som man annars inte upptäckt eller till och med ignorerat tidigare. Detta kan i sin tur ge synergieffekter så som att vardagspendlingen inte blir ett lika stort hinder.

Som bilförare finns det två stora infarter till byn, en via Lommarpskorset och en via Vannebergakorset. Åraslövsvägen och Sörbyvägen är två andra infarter, dock betydligt mindre trafikerade. Tillsammans utgör dessa fyra vägar det historiska korsmönstret genom byn. Vannebergakorset är en mycket trafikerad

och problematisk korsning och enligt Lars-Göran Wiberg är en planfri korsning önskvärd (informationsmöte, 2013-03-26). Illustration över de olika infarternas lokalisering presenteras senare, under rubriken *Översiktlig analys på tätorts nivå - De nio karaktärerna*.

Det har länge funnits planer på att bygga om riksväg 21 i närheten av Vanneberga för att göra sträckan säkrare. Planen är att anlägga 2+1 väg, beslutet är taget men någon byggstart finns inte inplanerad (informationsmöte, Lars-Göran Wiberg, 2013-03-26). I dagsläget finns en busshållplats placerad utmed vägen och de resenärer som använder sig av hållplatsen utsätts för stor fara då de vistas utmed den starkt trafikerade vägen.

Kollektivtrafik

Vinslöv har idag både buss och tåg som alternativa kollektivtrafikslag. Men utbudet kommer att försämrats då det är planerat att regionbussen ska dras in i december 2013 (Svensson, telefonintervju, 2013-03-04). Persson (2002) berättar att den första bussen kom till Vinslöv redan år 1922 och sedan 1960-talet har det funnits möjlighet för allmänheten att åka kollektivt till både Hässleholm och Kristianstad med buss. I år (2013), nästan 100 år senare ser det ut som att bussen blir ett minne blott.

Bussen har flera stycken stopp inom tätorten och på grund av dess goda tillgänglighet lockar bussen många resenärer, speciellt vid rusningstid. Bussen går regelbundet men endast på vardagar. Via Skånetrafikens hemsida (2013) kan man utläsa att bussen i rusningstid går två gånger i timmen medans den under övrig tid går en gång i timmen. Sträckan börjar trafikeras runt klockan 06.00 på morgonen och sista turen passerar Vinslöv vid ca 20.00 på kvällen. Resetiden till Hässleholm är 17 minuter och till Kristianstad tar det 35 minuter (Skånetrafiken, 2013).

På Skånetrafikens hemsida (2013) kan man också utläsa restiderna för tåget. Från Vinslöv till Hässleholm med tåg är restiden ca 8 minuter och till Kristianstad ca 13 minuter. Pågatåget som trafikerar sträckan mellan Kristianstad och Malmö är det tåg som utgör den mesta av Vinslövs tågavgångar. Generellt går tåget en gång i timmen åt båda hållen men precis som med bussen går tågen även två gånger i timmen under rusningstid. De dubbla avgångarna består av Pågatåg som trafikerar sträckan Kristianstad - Helsingborg och omvänt. Tågsträckan trafikeras både vardagar och helger, dock med färre avgångar på helgerna. På vardagar trafikeras sträckan ungefär mellan 04.30-01.30 och på helgerna mellan 07.30-23.30.



Busslinje 555 (ovan)

Busslinjen går idag genom hela Vinslövs tätort och har totalt sex stopp. Dess upptäckningsförmåga är bra och de flesta har inte långt till närmsta busshållplats. Bussens närhet och tillgänglighet gör den attraktiv, trots att tåget har en kortare restid. I nästa kapitel kommer en illustration presenteras angående bussen respektive tågets upptagningsförmåga i byn. Bussen tar dig till Hässleholm eller Kristianstad.



Tågstationen i Vinslöv (nedan)

Pågatågen stannar på Vinslövs station en gång i timmen samt två gånger i timmen vid rusningstid. Tåget är snabbt och smidigt men beroende på var du bor i Vinslöv har du olika långt till stationen. Tåget tar dig till Kristianstad och Hässleholm, samt mot Malmö.

För att ta sig till en destination bortom Hässleholm eller Kristianstad finns olika möjligheter. Antingen väljer man att ta tåget hela vägen eller att byta från buss till tåg i någon av de närliggande städerna. Utbudet från Hässleholm är betydligt bättre då orten utgör en knutpunkt i regionen. Att ta sig till Malmö tar drygt en timme enligt Skånetrafikens reseplanerare (2013), vilken kombination man än väljer. När bussen försvinner skulle möjligheterna bli färre, speciellt för de som idag pendlar från utkanten av byn.

Egna kommentarer

Visst ser det lovande ut? Men tyvärr är verkligheten en annan. Jag tar ett exempel för att förtydliga. Det är lördag kväll och några ungdomar från Vinslöv vill åka till Kristianstad eller Hässleholm för att träffa vänner och gå ut och dansa. Att ta sig in till stan är inga problem, mer än att de måste ta sig till tågstationen på ett eller annat vis. Det är första när de ska ta sig hem senare på kvällen som problematiken uppstår. Det spelar igen roll om de åkt till Hässleholm eller Kristianstad, de tvingas i båda fallen ta tåget mot Vinslöv strax efter midnatt vilket inte är så lockande eftersom klubbarna vanligtvis stänger 02.00 eller 03.00. När jag var yngre, gick det nattbussar mellan städerna.

För att förtydliga problematiken med att bussen dras in, ger jag ännu ett konkret exempel. En kvinna i medelåldern bor i Vinslöv, närmre bestämt i Vanneberga. Hon pendlar varje vardag till och från arbetet i Hässleholm. Idag hoppas hon på bussen i närheten av bostaden för att senare i Hässleholm hoppa av på en hållplats nära arbetsplatsen. När bussen försvinner tvingas hon att ta sig till tågstationen, drygt 15 minuter med cykel i alla väder året runt. Inte nog med att det tar längre tid att transportera sig till tågstationen, hon måste också gå en längre sträcka i Hässleholm för att komma till sin arbetsplats. Bilen kommer locka mer än någonsin.



“Vinslöv har goda förutsättningar att kunna befästa sin roll som ett attraktivt samhälle. Här finns ett bra kommunikationsläge, goda boendemiljöer och engagerade företag och invånare.”

(Hässleholms kommun, 2005, s. 28)

Vinslövs tätorts översiktsplan 2005

En sammanställning

För att få en bild av vart Vinslövs framtid är på väg, har jag läst Vinslövs tätorts översiktsplan från 2005 (Hässleholms kommun). Översiktsplanen är det dokument som idag styr Vinslövs utveckling.

Översiktsplanen

Hässleholms kommun (2005) har sammanställt en översiktsplan för Vinslövs tätort. Översiktsplanen blev antagen 2005 och har en tidsram till år 2020. Dokumentet beskriver den övergripande helhetstanke som finns för Vinslövs utveckling samt de idéer och riktlinjer som finns för hur orten kan tänkas växa. Delar av innehållet är mycket väl genomarbetat och genomtänkt medan andra delar är mindre representerade, bl.a. kommunikation, kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Mitt arbete kommer därför ha fokus på just dessa tre delar och min förhoppning är att materialet ska komma att bli ett tillägg i Vinslövs kommande översiktsplan.

Översiktsplanen (Hässleholm kommun, 2005) ger ingen tydligt bild av hur framtidsvisionen ser ut för kollektivtrafiken. Men det är tydligt genom hela översiktsplanen att järnvägen har en styrande roll och stort inflytande på planeringen i det stora hela. Tåget är i fokus medan busstrafiken nämns endast i förbifarten som ett övergripande mål. Precis som med busstrafiken omnämns gång- och cykeltrafiken mycket kort, den varken utvärderas eller omnämns som en aspekt som kräver förbättring.

I *Vinslövs tätorts översiktsplan* (Hässleholms kommun, 2005) beskrivs målet för Vinslövs samhälle. Målet är att samhället ska förbli hållbart och erbjuda en god boendemiljö. Visionen är att befästa Vinslövs roll som attraktivt samhälle

utifrån de goda förutsättningar som orten faktiskt har. Ortens strategiska kommunikationsläge, närheten till stad och land samt ett engagerat företags och verksamhetsklimat ger goda förutsättningar för Vinslöv att växa. Frågan är om förutsättningarna utnyttjas eller snarare förbises så att utvecklingen istället hämmas.

Kommunen har satt upp övergripande mål som också presenteras i översiktsplanen (Hässleholms kommun, 2005). Här nedan presenteras de mål som jag anser vara relevanta för min studie:

- Gynna reseunderlaget för tågtrafiken genom att anlägga bostäder i närhet till stationen. Detta i sin tur minskar bilresandet och gynnar miljön i ett långsiktigt perspektiv.
- Skapa förutsättningar för att bevara dagens servicenivå.
- Det ska kännas tryggt och säkert att ta sig till samhällets olika målpunkter.
- Bevara Vinslövs lummiga småstadskaraktär.
- Bevara befintliga parker och grönområden.
- Den tätortsnära naturen ska bevaras och utvecklas samt göras mer tillgänglig.
- Karaktären av stationssamhället med husen placerade utmed gatan och trädtrader/alléer längs gatorna ska kompletteras och underhållas.
- Öka resandet med busstrafiken till och inom samhället (!).

Det finns också ett kapitel där inkomna synpunkter som uppkommit under samrådsprocessen presenteras (Hässleholms kommun, 2005). Synpunkterna kommer från företag/verksamheter i regionen och inom Vinslöv samt från berörda myndigheter och nämnder. Kommentarer från de olika verksamheterna i Vinslöv var mycket konkreta och lätta att ta till sig. Deras synpunkter ger en överblick över var den största problematiken finns och de kan med lätta medel transformeras till verklig handling. Ofta är det ju så att de som känner till byn, dess styrkor och svagheter, också har bäst koll på vad som behöver förbättras. Här nedan presenteras några av de kommentarer som jag anser vara relevanta för denna studie. Alla presenterade kommentarer kommer från verksamheter eller organisationer inom orten.

- Förbättring av miljön kring järnvägsspåren, speciellt den norra sidan. En parkliknande miljö föreslås.
- Problematiken med otillgängligheten kring torget. Krävs en förbättring då det idag finns många trappor och höjdskillnader in till butikerna och verksamheterna. Detta drabbar framförallt de äldre i byn.
- Bevara befintliga parker och grönområden. Synpunkten går i enlighet med översiktsplanens mål där kommunen säger att grönområdena i centrum saknar kvalitet och att de ofta är kala och har mycket låga biologiska värden.
- Förbättring av parkeringsmöjligheterna vid stationen. Gatuparkeringen utmed torget vid stationen är osäker eftersom sikten är mycket dålig. Jag anser att detta är en viktig problematik att prioritera, då det utgör en fara för allmänheten.
- Problematiken med orientering inom byn. Det saknas orienteringsskyltar som guidar (främst besökare) till torg och stationen samt till industrier och företag.

De riktlinjer, idéer och kommentarer som presenteras i Vinslövs tätorts översiktsplan (Hässleholms kommun, 2005) var en bra utgångspunkt för min studie. Dokumentet gav mig en inblick över dagens situation och var den största problematiken finns.



”Kollektivtrafiken utgör år 2020 en naturlig del av människors vardag och trafiken har en sådan omfattning, kvalitet och flexibilitet att den är huvudalternativet för allt fler människors resande.”

(Vägverket et al., 2004, s. 176)

Kollektivtrafiken i Sverige

Mål på nationell nivå

Detta kapitel beskriver de mål som finns antagna på nationell nivå inom transportpolitiken. De nationella målen ska i sin tur verkställas på regional- och kommunal nivå. För att vi ska lyckas krävs sammanbete på alla nivåer.

De transportpolitiska målen

På regeringskansliets hemsida (2010) presenteras de nationella mål som regeringen satt upp för Sveriges transportpolitik. Transportpolitiken behandlar framtidens resor och transporter. Målen är indelade i ett övergripande mål samt två delmål. Det övergripande målet behandlar ekonomi och hållbarhet i ett större perspektiv medan delmålen innehåller mer konkreta målformuleringar. Det övergripande målet för Sveriges transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv. Det transportpolitiska målet strävar efter att främja en positiv regional samt kommunal utveckling av transportnätverket (Regeringskansliet, 2010).

Det första delmålet som presenteras på Regeringskansliets hemsida (2010) kallas *funktionsmålet* och behandlar aspekter som tillgänglighet och jämställdhet inom transportområdet. Tillgänglighet i denna mening ses i relation till platsens utformning, funktion, användning och jämställdhet. Jämställdhet syftar här till ett likvärdigt system för kvinnor och män. Delmålet innehåller också en uppmaning att sträva efter hög transportkvalitet.

Det andra delmålet kallas *hänsynsmålet* (Regeringskansliet, 2010) och

behandlar aspekter som säkerhet, miljö och hälsa. Hänsynsmålet är en viktig del i utvecklingen mot ett hållbart transportsystem. Även detta mål innefattar aspekter som utformning, funktion och användning, men fokus ligger här istället på säkerhet, inte tillgänglighet som i funktionsmålet. Hänsynsmålet är kopplat till de 16 nationella miljökvalitetsmål som riksdagen beslutade om 1999 (Naturvårdsverket, 2013) och hänsynsmålet syftar till att dessa uppfylls. När det gäller hälsoaspekten handlar målet om att förbättra hälsan hos befolkningen.

Regeringskansliet (2010) beskriver de transportpolitiska målen som en betydelsefull del i utvecklingen av Sveriges transportnät. Målen hjälper bl.a. till att förtydliga vilka områden som ska prioriteras framför andra och samtidigt fungerar de som inspiration och vägledning vid planeringen, både på regional och kommunal nivå. Målen utgör också utgångspunkt för stiftning av nya lagar inom transportområdet.

Kollektivtrafiken år 2020

Sverige har en kollektivtrafikkommitté som ingår i regeringens näringsdepartement (Regeringskansliet, 2003). Kommittén ansvarar bl.a. för transport- och infrastrukturpolitiken. Kollektivtrafikkommittén har tillsammans med kollektivtrafik branschen satt upp mål och förväntningar på Sveriges framtida kollektivtrafik. I dokumentet *Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken tillsammans* (Trafikverket, 2008) presenteras deras vision. Målet är att fördubbla kollektivtrafikresandet fram till år 2020 (utifrån 2006 års statistik). I detta fall används kollektivtrafiken som ett strategiskt verktyg för att nå de transportpolitiska målen på nationell nivå.

Trafikverket (2008) presenterar olika faktorer som är viktiga för att målet med dubbelt så många kollektivresenärer år 2020 ska nås. Det diskuteras bl.a. att de nationella målen måste anpassas till varje ny situation för att kunna bli verklighet, eftersom alla platser har sina egna unika förutsättningar. En annan viktig faktor är att man bör arbeta tillsammans över ämnesgränserna och att det finns ett tydligt övergripande helhetstänk. Tåget är i fokus när åtgärderna presenteras och Trafikverket (2008) menar att drift och underhåll av järnvägarna måste prioriteras högre och att järnvägens kapacitet måste höjas. Den höga belastning som idag finns på många sträckor utmed järnvägarna hämmar utvecklingen av t.ex. höghastighetståg.

Tillgänglighet och design för alla

Att samhället ska vara tillgängligt för alla är också ett nationellt mål (Vägverket et al., 2004). Det vanligaste sättet att titta på tillgänglighet är utifrån en plats fysiska utformning och brukbarhet, men det kan också vara så mycket mer än bara själva utformningen. Tillgänglighet handlar i hög grad om möjligheten att ta sig dit man vill. För många är bilen ett alternativ, men för en del är kollektivtrafiken den enda möjligheten att transportera sig.

Vägverket et al. (2004) har gett ut ett dokument med titeln *Trafik för en Attraktiv Stad* med syftet att ge underlag för en attraktiv och hållbar stadsplanering. I dokumentet diskuteras bl.a. kollektivtrafikens samhällsnytta. De grupper som är mest beroende av kollektivtrafiken är vanligtvis de personer som är mest utsatta i vårt samhälle, så som barn, funktionshindrade och äldre personer. Dessa grupper är också i hög grad starkt beroende av säkra gång- och cykelvägar.

Enligt Vägverket (2004) är nästan 50 % av Sveriges vuxna befolkning delvis beroende av kollektivtrafik, varav 30 % kan ses som helt beroende. Detta har konstaterats av kollektivtrafikkommittén (SOU 2003:67, Vägverket et al., 2004, s. 186). Sett i ett större perspektiv, kan man säga att hälften av Sveriges befolkning är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för att få sin vardag att gå ihop.

Det finns också specifika mål angående tillgängligheten till kollektivtrafiken, även kallat *Design för alla*. Målet är att den svenska kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för de flesta funktionshindrade och Banverket (2005b) har gett ut ett dokument som lyfter just denna fråga. Dokumentet ger råd och riktlinjer för hur den fysiska utformningen bör se ut för att fungera för så många som möjligt. Det innebär bl.a. att inga fysiska hinder får finnas i

vägen eller försvåra framkomligheten. Lika viktigt som att anpassa miljöer för funktionshindrade, är det också att göra miljöer lättframkomliga och säkra för alla.

Det finns många grupper i samhället som är i behov av lättillgängliga och säkra passager, utöver funktionshindrade. T.ex. äldre personer, barn, föräldrar med barnvagn och personer med stor packning kräver också en speciellt god design. Enligt Banverket (2005b) anses mer än var femte person (av den vuxna befolkningen) ha någon form av funktionshinder, vilket stärker syftet med *Design för alla*. För funktionshindrade handlar det framförallt om områdets läsbarhet och hur lätt platsen är att använda. Utblickar och god orientering är därför viktiga faktorer. Nivåskillnader är något som bör undvikas och ledstråk bör finnas för personer med nedsatt syn. Sittplatser är en annan omständighet som helst bör finnas med jämna mellanrum på bl.a. tågplattformarna, gärna med ordentliga rygg- och armstöd.

Dokumentet *Banverkets Råd och riktlinjer – Vägledning för utformning av den fysiska miljön för funktionshindrade* (Banverket, 2005b) fokuserar på stationsmiljöers tillgänglighet och utformning. Banverket beskriver här att åtgärder för funktionshindrade bör vara en naturlig del av designprocessen, både vid nybyggnad och ombyggnader. Om tillgänglighetsaspekten är med från start minskar risken för onödiga extra kostnader och dåliga efterkonstruktioner. Målet är att en funktionshindrad person ska kunna ta sig från hemmet till sin destination via kollektivtrafik, på egen hand. Stationer, är precis som andra delar i våra byggda miljöer, en offentlig plats, och därför ska den utformas så att den kan användas av så många som möjligt. Den fysiska utformning samt informationsutrustning som finns på våra stationer regleras av Svensk bygglagstiftning (PBL) och av Trafikverkets regelsystem (Banverket, 2005b).

Egna kommentarer

Känslan jag får av att läsa Trafikverkets dokumentet *Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken tillsammans* (2008) är att tåget prioriteras i betydligt högre grad än bussen. Det känns fullt naturligt på många sätt då tåget är betydligt mer miljövänligt och har större potential att utvecklas till ett framtida transportmedel. Men samtidigt som man prioriterar tåget högst, hämmas också bussens utveckling mot att bli mer miljövänlig. Bussen, med sina utsläpp ses som ett problem, inte som en tillgång fast att bussen idag utgör en stor del av kollektivtrafiknätet i Sverige. Innan det finns ett fungerande alternativ, med samma utbud och kapacitet, borde man kanske vara försiktig med att bortprioritera bussen helt och hållet.

Visst, håller jag med om att bussarna måste effektivisera och minska sina utsläpp i hög grad. Men eftersom det inte satsat på bussarna kommer man heller inte att komma längre i utvecklingen. Istället borde man se fördelarna med bussen och tillsammans arbeta för att utnyttja den på bästa möjliga, och miljövänliga sätt. En buss, är trots allt bättre för miljön än 20 personbilar.



*”När efterfrågan byggts upp kan
man fylla ut i tidtabellen över
hela trafikdygnet.”*

(ÅF Infrastruktur, 2008, s. 34)

Kollektivtrafikens utveckling

Nationellt, regionalt, kommunalt och lokalt

Det finns stora planer på att bygga ut tågtrafiken i nordöstra Skåne för att öka tillgängligheten och områdets status. Projektet är i full gång men för Vinslöv ser det ut att bli snarare en tillbakagång när det gäller utbudet i kollektivtrafiken.

Järnvägens utveckling i Sverige

Banverket (2000) har gett ut ett dokument med titeln *Omkring Spåret, Gestaltungsfrågor i järnvägsbyggandet* där de beskriver järnvägens utveckling genom historien fram till idag. Det berättas att de första statliga järnvägarna började byggas 1855 och utgjordes av Västra stambanan (Stockholm – Göteborg) och Södra stambanan (Stockholm – Malmö). Det tog alltså bara tio år från att de första järnvägarna byggdes till att Vinslöv fick sin järnväg. Järnvägen var en revolution på 1800-talet, istället för åtta dygn tog det 19 timmar att färdas mellan Stockholm och Malmö (Banverket, 2000).

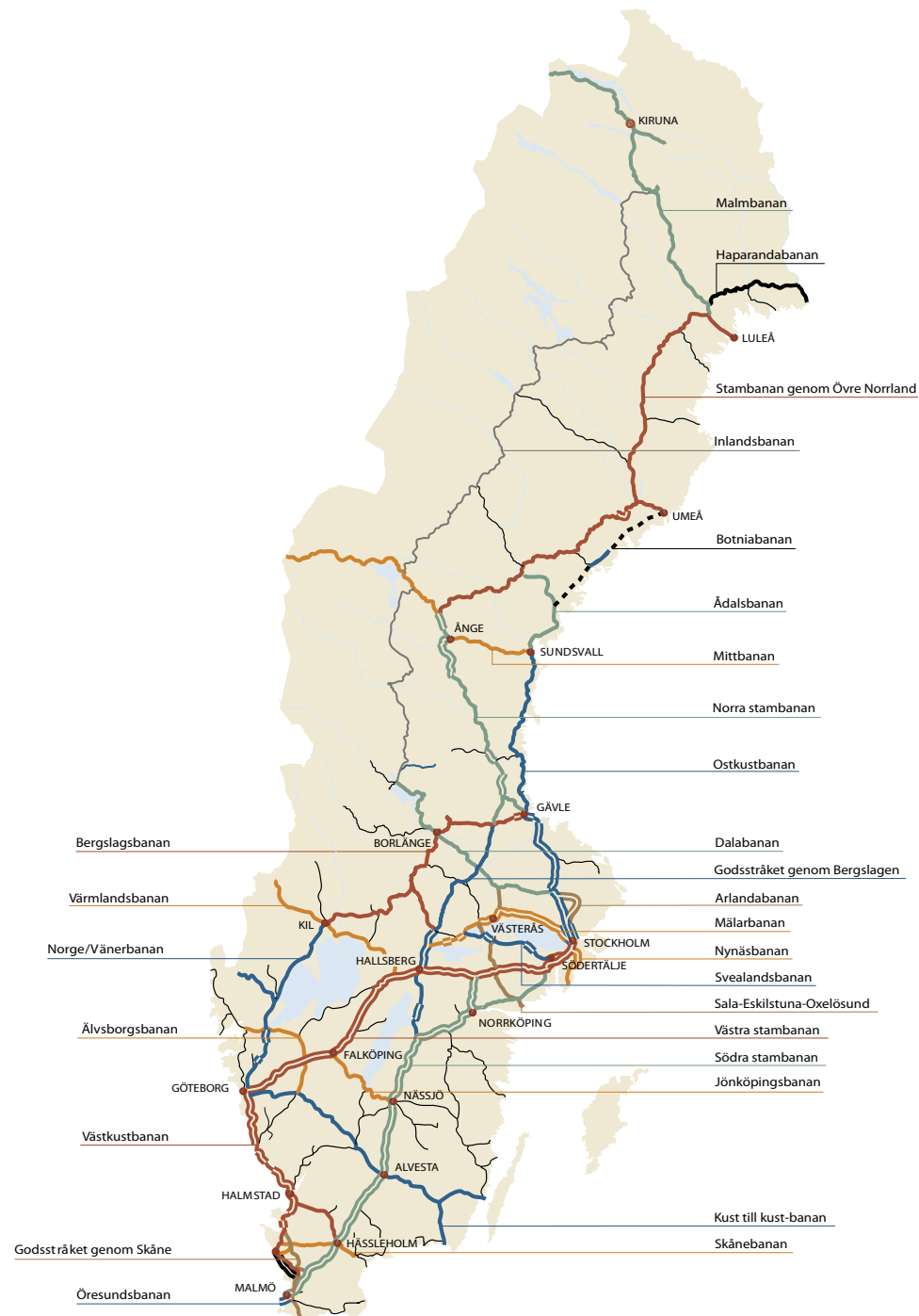
Under 1800-talet och in på 1900-talet anlades hela 17 000 kilometer järnväg för hand i Sverige (Banverket, 2000). De som utförde arbetet kallades rallare och deras traditionella arbetssätt gjorde att järnvägarna än idag samspelar med omgivande landskap på ett harmoniskt och naturligt sätt. Banverket (2000) beskriver också att det växte fram många nya samhällen kring järnvägen och dess stationer, där Vinslöv är ett levande exempel. Järnvägen fick stor betydelse för samhällets tillväxt och det sociala livet, samtidigt som stationen blev en naturlig mötesplats. Stationen erbjöd, utöver transportmöjligheten, också restaurang, post- och telegrafservice och övernattningsmöjligheter. Banverket beskriver också att kulturen spreds ut på landsbygden med hjälp av järnvägen och dess sammankoppling till städerna.

Banverket (2000) berättar att järnvägen gav industrin stora fördelar och gjorde det både lättare att etablera sig och att transportera sina varor långa sträckor. Samspelet mellan järnvägen och industrin gjorde att järnvägsstationerna ofta lokaliserades i utkanten av samhällena, men idag är det just dessa lägen som ofta utgör de mest centrala delarna i staden.

Sveriges järnvägsnät var som störst under 1930-talet, då det till och med byggdes dubbelspår för att effektivisera trafiken (Banverket, 2000). Sedan dess har många mindre järnvägssträckor lagts ner, men idag vaknar de till liv igen. Dagens snabba tåg och den täta turtäthet som vi eftersträvar gör att det ställs höga krav på järnvägens konstruktion. Därför rustas järnvägarna upp på många håll i Sverige och även nya järnvägssträckningar anläggs. Utmed Skånebanan, där Vinslöv är placerat, handlar det om att effektivisera genom anläggning av dubbelspår. Dubbelspår är en förutsättning för ökad turtäthet samt för att få trafiken att flyta smidigt (informationsmöte, 2013-03-26).

Tågstrategi 2020

Skånetrafiken har tagit fram en vision för hur tågtrafiken ska komma att se ut i Skåne år 2037 (ÅF Infrastruktur, 2008). Tågstrategin är en del i ett större nätverk som kallas *Trafikstrategi 2037*. I tågstrategi 2020 ingår befintliga och framtida järnvägs-länkar samt regionbussar. Bussarna beskrivs som ett komplement till tågen. I tågstrategi ingår ett projekt som heter *Pågatåg Nordost 2009*. Projektet syftar till att ge nordöstra Skåne ny livskraft, då området idag är den del i regionen som minskar mest i befolkningsmängd. Pågatåg Nordost utgör en stor del av regionens satsning när det gäller tågnätet i Skåne och projektet utgör ett i Tågstrategi 2020.



Figur 1: Sveriges järnvägsnät

Källa: Trafikverket (2009).

Kartan visar Sveriges järnvägsnät. Vinslöv ligger utmed Skånebanan i närheten av Hässleholm, som utgör regionens knutpunkt. (Trafikverket, 2009)

Tanken med Tågstrategin är att järnvägen ska byggas ut och att nya stationer ska öppnas, samtidigt som bussarna på längre sikt ska avvecklas (Ulf Svensson, telefonintervju, 2013-03-04). De tåg som ingår i tågstrategin är Öresundståget och Pågatåget som är planerade att kompletterat varandra inom regionen. Öresundståget har kort restid och få uppehåll, medan Pågatågen generellt har längre restid och fler uppehåll. På detta sätt kan man uppnå snabba och smidiga pendlingsmöjligheter genom Skåne men också ett utbud som gör det möjligt för mindre orter att ha fungerande tågtrafik.

De två största städerna i nordöstra Skåne är Hässleholm och Kristianstad där Hässleholm också utgör en viktig knutpunkt för tågtrafiken. Från knutpunkten kan man ta sig vidare mot Göteborg (Oslo), Stockholm (vidare norrut mot Kiruna) och Malmö/Köpenhamn (söderut i Europa). Inom projektet Pågatåg Nordost 2009 är Hässleholm knutpunkten vilket i sin tur förstärker dess karaktär som knutpunkt i regionen. Hässleholms karaktär som knutpunkt, kan komma att förstärkas i och med tågtrafikens utbyggnad.

Pågatåg Nordost

Pågatåg Nordost är ett projekt mellan nio samverkande kommuner i nordöstra Skåne (ÅF Infrastruktur, 2008). Kommunerna som är inblandade är Bromölla, Hässleholm, Höör, Kristianstad, Markaryd, Osby, Perstorp, Sölvesborg och Älmhult. I en telefonintervju (2013-03-04) med Ulf Svensson, trafikutvecklare på Skånetrafiken beskrivs projektet som ett unikt samarbete som involverar flera regioner och kommuner samt näringslivet. Skånetrafiken är en av intressenterna från näringslivet. Svensson berättar att alla parter arbetar mot samma mål; en större tillgänglighet i kollektivtrafiken. ÅF Infrastruktur (2008) konstaterar att en välfungerande tågtrafik är en av de viktigaste förutsättningarna för regional utveckling.

Pågatåg Nordost ska förstärka kollektivtrafiken och tillgängligheten i nordöstra Skåne genom att öppna upp nya tågstationer i de mindre orterna som ligger utmed det befintliga nätet. Totalt ska det tillkomma tio nya stationer i nordöstra Skåne och många av dem utgörs av befintliga perronger som stängts ner. Sösdala är en av orterna som redan fått sin nya station. Önnestad är nästa på tur och kommer utgöra en framtida station mellan Vinslöv och Kristianstad. När stationen i Önnestad öppnas kommer situationen att påverkas även i Vinslöv. Bussen som idag går mellan Hässleholm och Kristianstad, med uppehåll i både Vinslöv och Önnestad, kommer då att tas bort (Svensson, telefonintervju, 2013-03-04), för Vinslövs del handlar det om en försämring i både tillgänglighet och turtäthet.

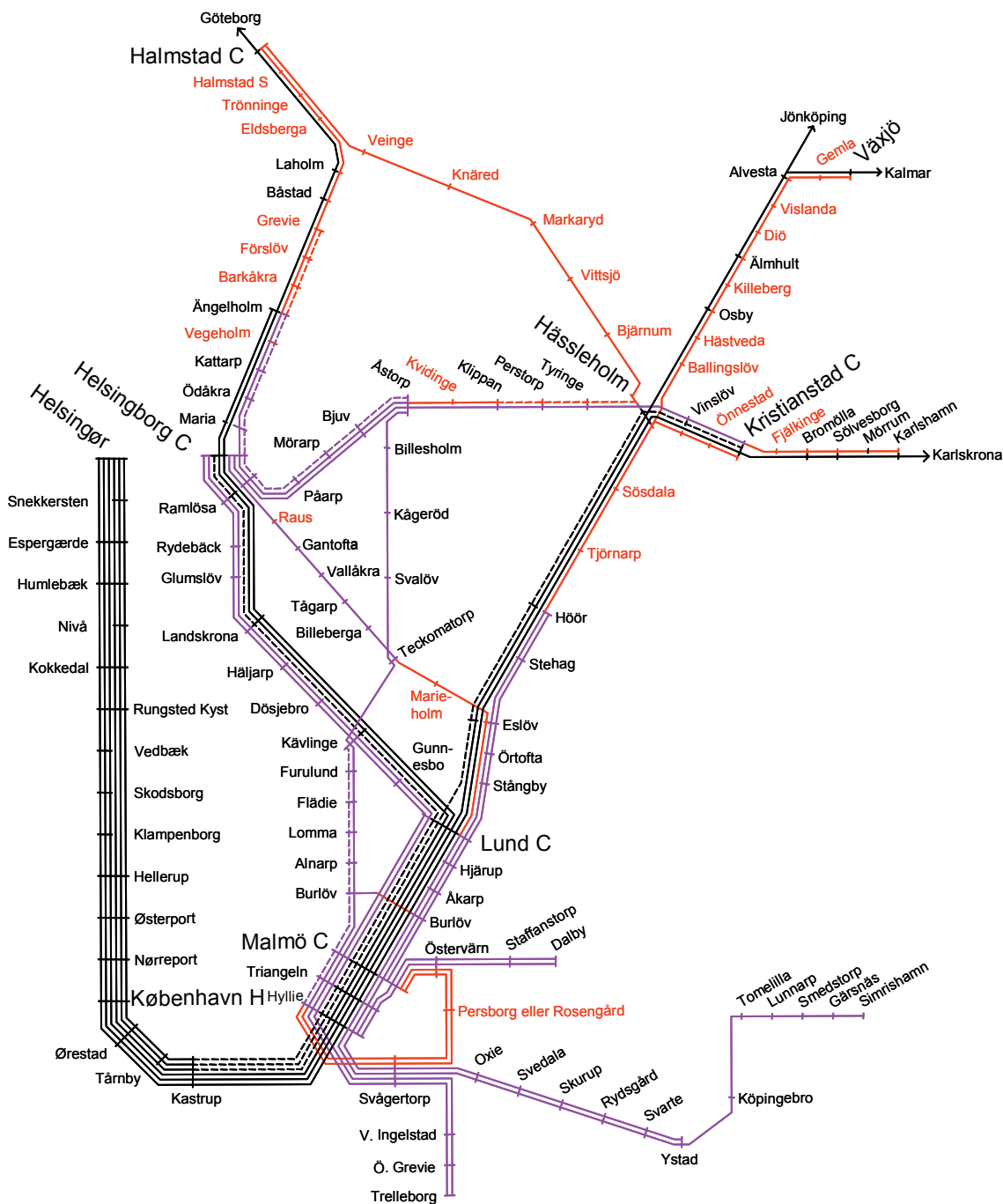
Järnvägen i Skåne är hårt belastad och det gör utvecklingen av nya tågvägar komplicerad. Satsningen med Pågatåg Nordost kräver inte alltför stora investeringar eftersom man utnyttjar det befintliga nätet. Däremot kommer det krävas mindre utbyggnader av järnvägsspåret då den höga belastningen gör att det krävs bl.a. dubbelspår, nya mötesplatser och vändzoner (ÅF Infrastruktur, 2008).

Regional obalans

Idag finns det en tydlig obalans i Skåne (ÅF Infrastruktur, 2008). Situationen är den att Malmö och Helsingborgsområdena har den mest positiva utvecklingen medan tillväxten i nordöstra Skåne är betydligt lägre, nästan obefintlig. För att öka attraktiviteten i nordöstra Skåne och i sin tur öka tillväxten används Pågatåg Nordost som ett strategiskt verktyg. Tanken är att de nya Pågatåg sträckningarna ska ge bättre förutsättning för längre pendlingsmöjligheter som i sin tur lockar de boende att stanna kvar i trakten. När pendlingsmöjligheterna blir bättre, hoppas man att fler väljer att bo kvar i nordöstra Skåne samtidigt som man arbets- alt. studiependlar inom regionen. En sådan utveckling skulle ge goda förutsättningar för ett långsiktigt konkurrenskraftigt näringsliv i trakten (ÅF Infrastruktur, 2008).

I dagsläget flyttar många ungdomar och kvinnor från nordöstra Skåne eftersom sysselsättningsnivån för dessa grupper är mycket låg i området (ÅF Infrastruktur, 2008). Författaren förklarar att bristen på kvinnor och unga i sin tur leder till att färre barn föds, vilket innebär på lång sikt att det sker en minskning av befolkningen. Kvinnorna väljer i högre grad att flytta till de orter som erbjuder utbildning på högre nivå, så som Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad som har högskolor eller universitet. Utöver de större städerna väljer grupperna också att bosätta sig i mindre orter i närheten av de större städerna, men dock inte kring Kristianstad enligt statistiken som ÅF Infrastruktur presenterar (2008). Hässleholm är en av de städer, tillsammans med mindre orter i nordöstra Skåne, som de senaste 15 åren har minskat i befolkningsmängd.

För drygt 30 år sedan började utvecklingen av lokaltrafik i de större städerna Malmö, Lund och Helsingborg (ÅF Infrastruktur, 2008). Pågatåget blev då den nya lokaltrafiken som gjorde det möjligt för boende i de mindre orterna strax utanför städerna att åka tåg på ett smidigt sätt. Idag är det dags för nordöstra Skåne att få samma möjligheter. Uppföljningar av införandet av pågatågsstationer har visat sig ha en mycket god inverkan på orten.



Figur 2: Tågstrategi 2020

Källa: ÅF Infrastruktur (2008).

Kartan presenterar tågstrategin för år 2020 inom region Skåne. Illustrationen innefattar också anslutningar till Danmark och Småland. I tågstrategin ingår Öresundståg, Pågatåg och regionbuss. Utöver dagens befintliga sträckningar presenteras också nya tåglinjer med nya stopp. (ÅF Infrastruktur, 2008)

Telefonintervju och informationsmöte

Jag har varit i kontakt med Skånetrafiken för att få deras syn på utvecklingen av kollektivtrafiken i Vinslöv och i regionen. Jag utförde en telefonintervju med Ulf Svensson som arbetar som trafikutvecklare på Skånetrafiken. Enligt Svensson är anledningen till bussens försvinnande att tåget kräver finansiering. Skånetrafiken ser ingen ekonomisk hållbarhet i att hålla igång både buss och tåg på sträckan. Skånetrafiken menar att utbudet i dagens tågtrafik är tillräckligt för en ort i Vinslövs storlek och Svensson (telefonintervju, 2013-03-04) påpekar att Vinslöv har direktkommunikation till Skånes fyra största städer; Kristianstad, Helsingborg, Lund och Malmö.

Svensson förklarar vidare att förändringarna som sker inom kollektivtrafiken beror på den politiska överenskommelse som Hässleholms kommun beslutade om år 2009, nämligen Pågatåg Nordost projektet. Skånetrafiken arbetat nu för att uppfylla projektet. Svensson berättar om Sösdala som ett gott exempel där bussen redan ersatts av tåg. Sösdala station öppnades för två år sedan och Svensson berättar att i Sösdalas fall har kollektivresandet ökat kraftigt, orten har redan efter två år nått Skånetrafikens mål för år 2020. I Sösdalas fall handlade det om att tåget ersatte busstrafiken vilket innebar att en del fick längre transportsträcka till stationen, än vad de kanske hade tidigare till busshållplatsen. Vinslövs situation liknar Sösdalas, men skillnaden är att bussen tas bort utan ersättning, vilket innebär att kollektivtrafik utbudet nästan halveras.

Avvecklingen av bussen kommer framförallt att drabba de personer som bor i Vinslövs ytterområden, där transportsträckan till närmsta hållplats kan bli upp emot fyra km. Svensson (telefonintervju, 2013-03-04) är medveten om denna problematik men menar att man måste se situationen i ett större perspektiv och då är tåget enligt Svensson en bättre lösning. Svensson förklarar att Skånetrafiken erbjuder en närtrafik service som går att beställa två gånger per dag (totalt fem dubbelavgångar i veckan). Servicen måste beställas i förväg och är till för personer som inte kan ta sig till kollektivtrafiken på egen hand och därmed inte har möjlighet att ta sig till närmsta stad för att uträtta vardagliga serviceärenden. Närtrafiken hämtar och lämnar vid dörren och kör sedan till närmsta hållplats, som i Vinslövs fall blir tågstationen. Därefter får resenären fortsätta vidare med tåget. Svensson är dock mycket tydlig när han förklarar att närtrafiken inte ska användas i rusningstid och fungerar därför inte som arbetspendling eller för skolelever.

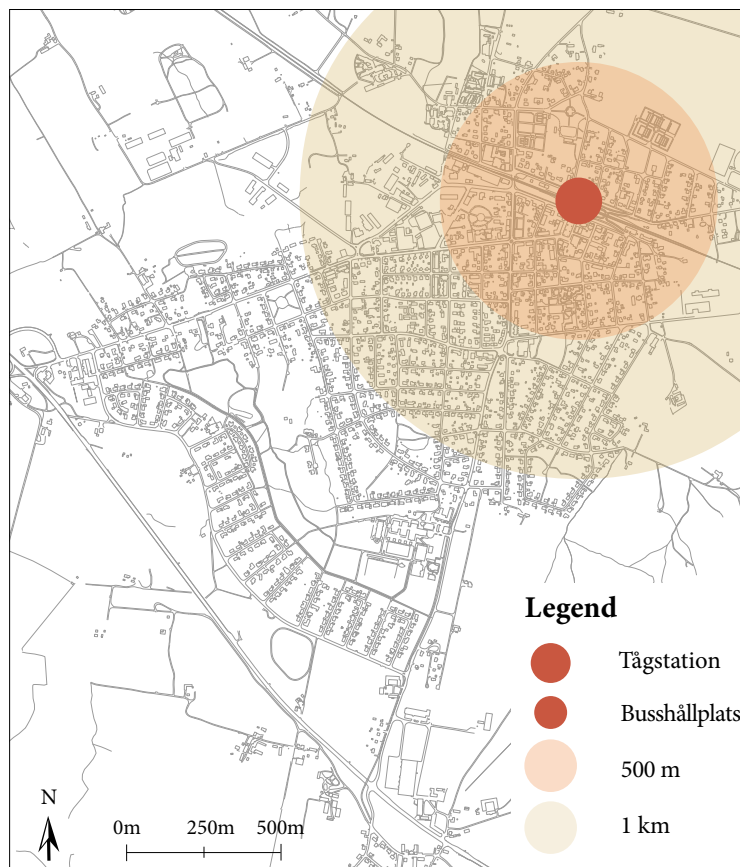
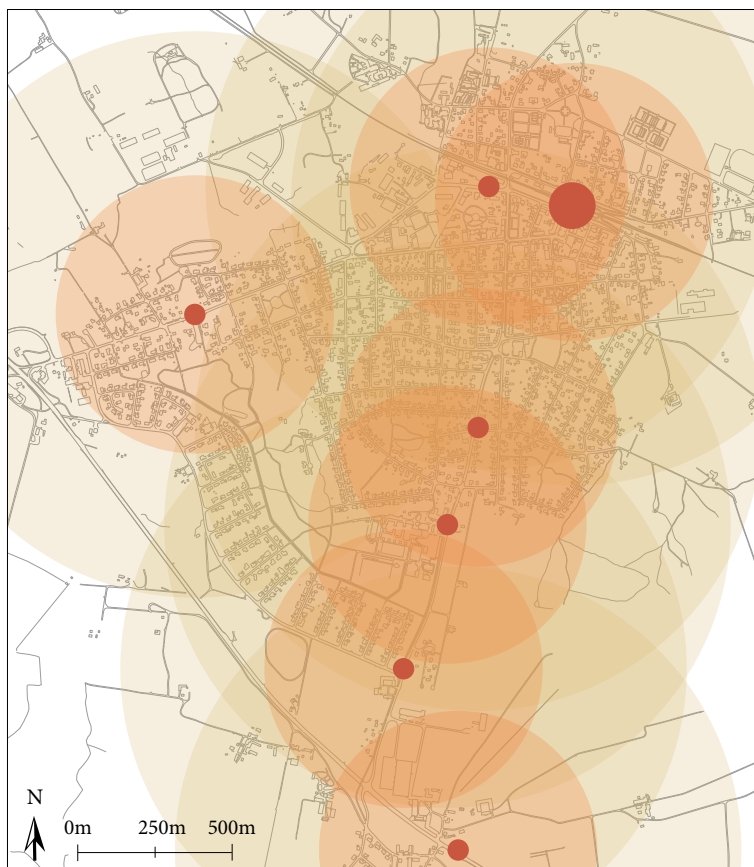
Svensson (telefonintervju, 2013-03-04) framhäver den positiva inverkan en längre sträcka till kollektivtrafiken kan ha på samhället. Han menar att fler kommer att välja att promenera eller att cykla om man får längre sträcka till hållplatsen och att det i sin tur får positiv inverkan på folkhälsan. En sådan utveckling, menar Svensson har en positiv påverkan på samhället i stort. Han ger ett exempel om pengar som idag går till sjukvård istället kan satsas på kollektivtrafiken, om vi på sikt blir en friskare befolkning.

Jag frågade Svensson (telefonintervju, 2013-03-04) om han trodde att buss 555 kommer fortsätta att gå i rusningstrafik. På den frågan svarar Svensson ett klart nej, Skånetrafiken ser ingen ekonomisk hållbarhet i att låta bussen gå, om så endast i rusningstrafik. I samband med denna diskussion påpekar Svensson att en ny kollektivtrafiklag trädde i kraft år 2012. Lagen gör det möjligt för vem som helst att starta upp en busslinje på sträckan.

Den nya lagen gällande kollektivtrafiken innebär bl.a. att kollektivtrafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik var som helst i hela Sverige (Regeringskansliet, 2012). Under telefonintervjun förklarar Svensson förändringen med flygbussarna till Sturup som ett exempel då de utgörs av kommersiell trafik. Skånetrafikens skyldighet i en sådan situation är främst att informationen till resenären inte ska drabbas av att det är flera aktörer inblandade, berättar Svensson (telefonintervju, 2013-03-04). Däremot gäller inte Skånetrafikens biljetter på den kommersiella trafiken. Den nya lagen innebär också att styrningen av kollektivtrafiken sker annorlunda (Regeringskansliet, 2012). Inom varje region finns idag en kollektivtrafiknämnd som ska underlätta samordning i samhällsplaneringen på regional nivå.

Några veckor efter telefonintervjun med Ulf Svensson medverkade jag på ett informationsmöte med Skånetrafiken i Vinslöv. Mötet anordnades av Nätverksgruppen¹ som arbetar med att driva viktiga frågor för Vinslövs framtid. Denna gång var det kommunikation som stod på dagordningen. Nätverksgruppens samordnare Britt-Marie Kaldeus-G:son introducerade mötet genom att framföra Nätverksgruppens motto ”Samhälle i Harmoni”. Kaldeus berättade också att Nätverksgruppen arbetar för att alla ska få

¹ Nätverksgruppen: Är en fristående grupp som inte är partipolitisk bunden. Medlemmarna i verksamheten har alla någon anknytning till Vinslöv då de antingen bor eller arbetat inom orten. Medlemmarna representerar olika grupper av samhället så som värden, polisen, kyrkan och skolan. (Välkommen till Vinslöv – det lilla samhället med de stora ambitionerna, 2011).



Dagens situation - buss & tåg

(vänster)

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

Illustrationen till vänster visar hur upptagningsområde ser ut för kollektivtrafiken idag, när det erbjuds både buss- och tågtrafik. Kartan visar att alla inom tätorten har nära till en hållplats.

Framtiden - endast tågtrafik

(höger)

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

Illustrationen till höger visar upptagningsområdet för tågstationen. De som bor i utkanten, men fortfarande inom tätortsgränsen, kommer att få drygt 2 km till stationen.

möjligheten att uttrycka sin åsikt, därför anordnas möten där allmänheten är välkomna att medverka. Detta informationsmöte var däremot inte öppet för allmänheten. Representanter från Skånetrafiken, kommunalrådet i Hässleholms kommun och Vinslövs Alliansen² var inbjudna för att informera om förändringen inom kollektivtrafiken. Mötet hölls i Vinslöv den 26 mars 2013 kl. 19.00–21.00 och innehöll ett flertal korta föreläsningar och många intressanta diskussioner. Läget var en aning spänt, då många av de medverkande var motståndare till förändringen i kollektivtrafiken.

Enkätundersökning utförd av Nätverksgruppen

Jeanette Junge, en av de medverkande på informationsmötet, hade innan mötet utfört en enkätundersökning i byn för att få en inblick i hur förändringen kommer att påverka befolkningen. Junge (informationsmöte, 2013-03-26) var tydlig med att resultatet av enkäten inte är en vetenskapligt men att det ändå ger en bild av hur situationen ser ut. De resultat jag presenterar utifrån enkäten är tagna ut Jeanette Junges sammanställning av svaren på enkäten, som jag blev tilldelad under mötet.

Via en mailkonversation med Jeanette Junge (2013-03-27) fick jag reda på att det var omkring 70 personer som svarat på enkäten och att den fanns tillgänglig på Nätverksgruppens hemsida, deras facebook sida samt på några platser i byn. Nätverksgruppen delade också ut den på byns olika busshållplatser.

Enkäten visade att de flesta kommer att få en betydligt längre sträcka till närmsta hållplats, mer än tre gånger så långt i snitt. Den visade också att sträckan till närmsta hållplats kan komma att bli drygt 1,3 km, istället för dagens 350 meter (även det en snittuträkning utifrån enkäten). Enkäten hade ett positivt resultat som visade att alla som svarade på enkäten tar sig till hållplatsen med cykel eller via promenad. Drygt hela 90 % svarade att de idag går till närmsta hållplats, vilket tyder på en mycket bra tillgänglighet. Många av dem som svarat på enkäten ser inga fördelar med att åka tåg istället, medan några få menar att tåget är effektivare.

² Vinslövs Alliansen: Är en sammanslutning av föreningar och organisationer inom Vinslöv. Alliansen företräder föreningar i gemensamma frågor i förhållande till kommunen, myndigheter och organisationer. (Välkommen till Vinslöv – det lilla samhället med de stora ambitionerna, 2011).

Enkäten visade att en stor del kommer att välja bilen när bussen slutar att gå, hela 50 % av de medverkande. Drygt 30 % kommer att fortsätta åka kollektivt genom att välja tåget istället. Men det som var intressant var att hälften av dessa personer var mer eller mindre är tvingade, då de inte har tillgång till bil eller saknar körkort. Resultatet visade också att en liten del kommer att välja att stanna hemma eftersom de anser att resandet blir för komplicerat om de inte har tillgång till bussen. De som svarat det sist nämnda är framförallt pensionärer.

Svaren på enkäten visade att de vanligaste argumenten till att behålla bussen var framförallt att sträckan till stationen blir betydligt längre för många, vilket i sin tur leder till längre restid och för många också fler transportbyten. Andra nackdelar som belyses är svårigheten att ta sig till stationen vintertid och att äldre upplever att det är mer komplicerat att åka tåg. Ytterligare en nackdel som uppkom var att de som bor i Vinslövs ytterområden mer eller mindre tvingas att ta bilen då det i dagsläget inte erbjuds säkra cykelvägar.

Egna kommentarer

Det är en tragisk utveckling som nordöstra Skåne har haft de senaste åren, området avbefolkas sakta men säkert. Pågatåg Nordost är en stor satsning som förhoppningsvis kommer att leda till en positivare utveckling. Men tyvärr hamnar Vinslöv i kläm, tillsammans med en del andra orter. Vinslöv får inga fördelar med Pågatåg Nordost projektet, istället en nackdel. Vinslövs kollektivtrafik blir sämre, trots att det utlovades en tätare turtäthet för alla befintliga stationer inom projektet (ÅF Infrastruktur, 2008). De positiva konsekvenserna framhävs tydligt medan de negativa konsekvenserna lämnas åt slumpen.

I dokumentet *Samhällseffekter av "Pågatåg Nordost 2009"* står följande: "När efterfrågan byggts upp kan man fylla ut i tidtabellen över hela trafikdygnet." (ÅF Infrastruktur, 2008, s. 34) Jag frågar mig då varför vi alltid måste gå denna riktning? Varför inte erbjuda en så bra kollektivtrafik att resenärerna inte har någon anledning att välja bilen. Men så fungerar det så klart inte, ekonomin sätter stopp. Men tar man Danmark som exempel, vågar de faktiskt satsa på kollektivtrafiken innan efterfrågan finns, vilket de bl.a. gjorde i Örestad. Långt innan området var färdigbyggt fanns metron på plats, just för att locka boende och företag till platsen. Här i Sverige gör vi sällan denna satsning, precis som citatet ovan säger, utvidgas trafiken enbart när efterfrågan är tillräckligt stor. I och med denna strategi, går utvecklingen långsamt, kanske måste vi göra något drastiskt för att nå ett hållbart resande innan det är för sent.

Ulf Svensson berättade på informationsmötet (2013-03-26) att Skånetrafiken är en styrd politisk organisation som måste gå med minst 50 % vinst. Skånetrafiken är alltså ett vinstdrivande företag. Ulf Svensson förklarade också att Skånetrafiken skulle vilja satsa mer än vad de gör i dagsläget, men att det är omöjligt med dagens ekonomiska situation. Istället tvingas de att spara på ett håll för att kunna satsa på ett annat. Enligt Skånetrafikens representanter på informationsmötet (Svensson & Jönsson, 2013-03-26) är tågtrafiken dyr i drift och pengarna måste komma någonstans ifrån. Denna gång kommer de från bl.a. regionbuss 555.

I det stora perspektivet och när det gäller längre resor är det inga tvivel om att tåget oftast är det smidigare färd sättet, och det mest hållbara. Däremot när det gäller kortare sträckor kan förutsättningarna vara helt omvända. Bussen är attraktiv eftersom den erbjuder en alternativ rutt än vad tåget gör. Vad händer om alla som tagit bussen idag väljer att ta bilen i framtiden istället för tåget? Det är en sak om man väljer att bo på glesbygden och införskaffar två bilar per hushåll, men att ha drygt fyra km till närmsta hållplats, då man bor i närheten av en tätort, känns inte rimligt eller på något sätt hållbart. Då tycker jag att vi har misslyckats. Planeringen borde handla om att motverka biltrafiken, istället för att motverka busstrafiken.

På informationsmötet (2013-03-26) uppkom argumentet om skattebetalning vid flera tillfällen. Många Vinslövsborna känner sig frustrerade då de känner att de betalar för andras kollektivtrafik genom Pågatåg Nordost, men själva får de ingenting tillbaka. Ett annat återkommande argument handlade om att landsbygden sällan prioriteras, trots att de på landet betalar lika mycket skatt som de i staden. De flesta har svårt att se förändringen i ett större perspektiv, vilket är fullt förståeligt när det enda de uppfattar är att utbudet blir betydligt sämre. Deras inställning till kollektivtrafiken har med stor sannolikhet sjunkit avsevärt.

På tal om landsbygden är det något som saknas i dess planering. Det är som om vi inte har kunskap om landsbygdens behov när det gäller planering, gestaltning och kollektivtrafik behov. Allting präglas istället av städerna som utgångspunkt och de behov som finns där. Landsbygden glöms ofta bort, eller kanske ignoreras. När det gäller kollektivtrafiken borde det vara här på landsbygden som utmaningen finns, då alla i princip äger en eller flera bilar. Jag menar att det krävs större fokus på landsbygden, det går helt enkelt inte att kopiera stadens design och idéer på landsbygden, då det handlar om en helt annan kontext och skala.

Skånetrafikens mest använda argument för att avveckla bussen är att Vinslöv är den ort i regionen som har bäst kollektivtrafikutbud för att vara en så pass liten ort. Ulf Svensson förklarade att Vinslöv borde vara stolta eftersom orten har direktanslutningar till Skånes fyra största städer. Direktanslutningarna beror på Vinslöv strategiska läge och det är tråkigt att situationen inte utnyttjas, utan istället hämmas.

Det var ingen som ville ta på sig ansvaret för bussens avveckling under informationsmötet (2013-03-26). Kommunen skyllde på Skånetrafiken och regionens kollektivtrafiknämnd medan Skånetrafiken i sin tur skyllde på kommunen samt var noga med att påpeka att de enbart följer de politisk styrda dokument som antagits. Kommunen menar däremot att Skånetrafiken borde ha varit tydligare med deras tankar vid ett tidigare skede. Kommunens argument var att processen kommit så pass långt när förslaget lades fram att de inte kunde göra annat än att godkänna. Kommunen och många från nätverksgruppen tycker det är oväntat att regionbussen dras in då det kom fram information som tyder på att just denna buss är en av de fyra mest kostnadseffektiva busslinjerna inom regionen (informationsmöte, 2013-03-26).



Tåget är i tiden, "den miljövänliga tiden".

(Banverket, 2000, s.13)

Allmänt om järnvägen

Dess framtid och gestaltning

Detta kapitel handlar om järnvägen och dess omgivande miljöer samt vilken påverkan järnvägen har på samhället. Kapitlet presenterar gestaltungsfrågor som är betydelsefulla i järnvägsmiljöer och det sker också en presentation av vilka faktorer som påverkar tågets attraktivitet.

Trafikverkets roll

Trafikverket (2013-02-28) ansvarar för transportsystemet i Sverige, där de statliga järnvägarna utgör en del av systemet. Deras uppgift är att ansvara, förvalta, underhålla och utveckla vårt transportnätverk (Banverket, 2005a). Det är också deras ansvar att se till att de transportpolitiska målen uppfylls (beskrivning på s. 30), vilket betyder att de också ansvarar för gestaltningen av järnvägsnära miljöer.

Trafikverket har skrivit ett gestaltungsprogram för järnvägsnära miljöer, med titeln *Gestaltungsprogram inom Banverket – En vägledning* (Banverket, 2005a). Gestaltungsprogrammet ger en vägledning om järnvägens gestaltungsfrågor, däremot inga konkreta lösningar. I gestaltungsprogrammet presenteras en arkitekturpolicy som utgör grunden till järnvägsnära gestaltning. Här nedan presenteras Trafikverkets Arkitekturpolicy (Banverket, 2005a, s. 6):

- *Järnvägen ska erbjuda positiva upplevelser:* Järnvägsmiljön utgör en arkitektonisk helhet där alla ingående delar ska gestaltas med samma omsorg. God arkitektur ska präglade alla Banverkets byggnadsverk. Järnvägen ska formas i samspel med landskap och stad, så att resenärer och omgivning erbjuds positiva upplevelser i en vacker och välfungerande

miljö. Arkitekturfrågorna ska beaktas i alla skeden av planerings-, projekterings- och byggprocess och därefter i fortsatt skötsel och förvaltning.

- *God järnvägsmiljö i stad och landskap:* Stationsmiljöns funktioner och estetiska egenskaper ska utvecklas utifrån järnvägsresenärens behov. God stationsarkitektur ska ses som ett medel att uppnå miljöer som präglas av god funktion, enkelhet, trygghet och stora skönhetsvärden. Järnvägens stela geometri, tekniska karaktär och livslängd gör att Banverket ska ställa stora krav på en omsorgsfull och tidsbeständig utformning av järnvägslinje och omgivande landskap. Broarkitektur och formgivning av konstbyggnader ska ägnas särskild omsorg, vid nybyggnad såväl som byten och upprustningar.
- *Konst i järnvägsmiljö:* Järnvägsmiljön som lämplig plats för offentlig konst ska alltid övervägas vid ny- och ombyggnadsprojekt. Konstnärliggestaltning i järnvägsmiljöer ska integreras genom att det konstnärliga arbetet samordnas med övriga insatser.
- *Klotterfri järnvägsmiljö:* Järnvägsresenärer och omgivning har rätt att möta en hel, välskött och klotterfri järnvägsmiljö!



Vegetation utmed järnvägen

Källa: Linnéa Björk, med inspiration från Trafikverket (2009).

Illustrationen visar hur man får loka att placera vegetation i närheten av järnvägen.

Trafikverket har också övergripande mål som ska uppfyllas vid gestaltning av järnvägsnära miljöer (Banverket, u.å.). De övergripande målen lyder:

1. Helheten – att betrakta och behandla järnvägen som en helhet.
2. Omgivningen – att forma järnvägen i samspel med stad och land.
3. Symbolen – järnvägens viktiga roll och karaktär, skall bygga vidare på dess tradition, kulturhistoria och betydelse för människorna.
4. Omsorgen – om människan och miljön skall vara utgångspunkt och avspeglas i utformningen av järnvägen.
5. Upplevelsen – av järnvägen som utifrån betraktare eller som resenärupplevelse skall påverka utformningen.
6. Långsiktighet – en hållbar och beständig järnväg med kvalitetslösningar.
7. Detaljer – omsorg i utformningen av dessa och alla järnvägens ingående element.

Regler och säkerhetsavstånd utmed järnvägen

Trafikverket har ett stort ansvar när det gäller att skapa hög säkerhet utmed järnvägen (Trafikverket, 2009). Järnvägen kan utgöra en fara för de personer och djur som rör sig i dess närhet. Det är därför förbjudet att vistas på och kring järnvägsområdet, utom där det finns anvisade passager. Om personer, eller djur, vistas för nära spåret uppstår också allvarliga arbetsmiljöproblem för lokföraren (Trafikverket, 2009).

För att upprätthålla kvalitén av en god bebyggd miljö finns regler för vad man får uppföra samt anlägga i närhet till järnvägen (Trafikverket, 2009). Här har ett av våra miljökvalitetsmål viktigt, nämligen det som kallas *God bebyggd miljö* (Miljömål, 2012-03-25). Detta mål är ett av de 16 miljökvalitetsmål som ingår i Sveriges miljömål. Den generella regeln säger att ny bebyggelse inte ska placeras inom 30 meter från järnvägen. (Detta mått och följande mått som beräknas från järnvägen, utgår alltid från närmsta spårmitt). Men trots allt finns det funktioner som är mer lämpade att placeras nära spåret än andra, en vanlig regel är att det inte ska vara funktioner där människor vistas under en längre tid. Några exempel är parkering, garage, förråd eller vegetation. Däremot, betyder det inte att man kan placera dessa verksamheter hur nära spåret som helst, det bör fortfarande vara minst 15 meter från järnvägen. Större parkeringshus däremot, är en funktion som måste placeras minst 30 meter från närmsta spårmitt (Trafikverket, 2009).

Till och med på ett avstånd av 30-50 meter är det svårt att uppnå en god boende miljö enligt Trafikverket (2009). Det största problemet är det buller

som tågen genererar. Kontorsbyggnader däremot, kan placeras närmre järnvägen än vad bostäder kan, men trots det helst 50 meters avstånd. Avståndet för bostäder är önskvärt 200 meters från järnvägen (Trafikverket, 2009).

För att begränsa bullerpåverkan på omgivande miljöer utmed järnvägen används bullerskydd. Banverkets (2000) dokument *Omkring Spåret, Gestaltungsfrågor i järnvägsbyggandet* presenteras olika faktorer som kan påverka bullerskyddets effektivitet och upplevelse. Vi är vana vid att uppleva järnvägen som en fysisk barriär, men lika vanligt är att den skapar psykiska barriärer. Den psykiska barriären kan minimeras med hjälp av god planering och utformning, bl.a. av just bullerskyddet. En felpacering av bullerskyddet kan förstärka den psykiska barriäreffekt och därför prioriterar Trafikverket dess utformning högt. Bullerskyddet ska dessutom placeras på ett sådant sätt att tågresenären har möjlighet till kontakt med omgivningen (Banverket, 2000).

Bullerskyddet kan göras i många olika material och utformningar (Banverket, 2000). Trä är det vanligast och ofta också det mest lämpliga, men det finns också många andra material som fungerar bra. Några exempel som Banverket (2000) ger är gabioner, betong, glas, absorberande skivor samt återvunnen plast. Bullerskyddet främsta uppgift är så klart att dämpa bullret, men samtidigt ska det ge ett positivt tillskott i miljön för de boende. Bullerskydden får inte lov att vara klättringsbara, de måste vara väderbeständiga och gärna ha låga underhålls krav samt hållas klotterfria enligt Banverket (2000).

När det gäller vegetation utmed järnvägen får ingen högre vegetation förekomma inom 10 meter från rälsen (Trafikverket, 2009). Avståndet är inte enbart av säkerhetsskäl, det är också viktigt utifrån tågresenärens upplevelse. Om stora element placeras nära järnvägen kan se vid höga hastigheter upplevas störande. Andra regler är att det endast får finnas makadam två meter ifrån rälsen, pga. brandrisken. Bilden på nästa sida illustrerar hur reglerna för vegetationen ser ut i järnvägens närhet.

Vegetation utmed järnvägen ger vanligtvis tågresenären en positiv upplevelse av landskapet samt som det göra att järnvägen upplevs som en del av landskapet (Trafikverket, 2009). Om vegetationen är felpacerad kan det dock utgöra stor fara, det är just därför Trafikverket satt upp specifika regler i frågan. Risken är störst vid plankorsningar där vegetation kan skymma sikten för både lokförare och personer som passerar korsningen. Däremot om



Vinslövs plankorsning

Fotografiet visar Vinslövs plankorsning över järnvägsspåret. Det är vanligt att köerna växer och när bommarna går upp är det många trafikanterna som passerar samtidigt. Överfarten är relativt smal och det finns ingen markerad plats för gång- och cykeltrafikanter, vilket i många fall medför otrygghet.

vegetationen är strategiskt placerad och utformad på rätt sätt, efter alla regler och bestämmelser, bidrar den till en god miljö kring järnvägen (Trafikverket, 2009).

Utöver skymd sikt finns flera andra faktorer som talar för att man ska ha ett säkerhetsavstånd för vegetationen utmed järnvägen. En problematik uppstår på hösten, då det är risk för lövhalka på spåren. Problemet blir större om det finns stora träd precis i närheten. En annan aspekt är elsäkerhetsavståndet som också måste tas i beaktande. Gestaltarens kunskap av träd, och övrig vegetation, fullvuxna utbredning blir extra viktigt i denna situation. (Trafikverket, 2009)

Järnvägen - framtidens transportmedel?

Järnvägen spelar en viktig roll i vår utveckling mot ett hållbart samhälle (Trafikverket, 2008). Järnvägen kan ses som ett strategiskt verktyg för att rädda miljön och vår planet, eftersom tåget kan är betydligt miljövänligare än både bussen och bilen. Transportsektorn har enligt Trafikverket inte lyckats att minska utsläppen av växthusgaser samtidigt som andra branscher i Sverige redan har lyckats (Trafikverket, 2008).

Banverket (u.å.) skriver att järnvägen är en viktig förutsättning för en hållbar samhällsutveckling och samtidigt en förvaltare av vårt kulturarv. Tåget beskrivs som ett komfortabelt resalternativ som dessutom är snabbt och energisnålt. Banverket menar också att tåget är ett säkert transportmedel som ger effektiva transportmöjligheter trots att relativt liten mark tvingas tas i anspråk.

Trafikverket (2008) påstår att samhällsplaneringen inte prioriterar kollektivtrafiken tillräckligt och att det under en längre tid har funnits brister i investeringar, drift och underhållning av infrastrukturen som motverkar utvecklingen i rätt riktning. Utvecklingen ser trots allt ljus ut eftersom det idag satsas stort på järnvägarna runt om i hela Sverige.

Bilen har styrt vår samhällsplanering under många decennier och vår användning av samhället präglas därför idag fortfarande av att bilen haft högsta prioritet (Vägverket et al., 2004). Det är vi själva som skapat problemet genom att inte förutspå konsekvenser i tid menar Vägverket. Bl.a. har t.ex. idealet om att separera olika trafikslag skapat många miljöer i våra städer som saknar mänsklig aktivitet. Som tur är har utvecklingen börjat vända och vi tänker annorlunda idag. Ett exempel är Gehl Architects som har människan

som utgångspunkt i all planering (Gehl Architects, u.å.) och de var med om att skapa grunden till en ny trend inom planering.

Järnvägens påverkan på samhället

Järnvägen påverkar människan och samhället på många sätt, både positivt och negativt. En av de mest omtalade nackdelarna är att järnvägsspåren ofta ger upphov till en barriäreffekt mitt i samhället och därmed höjer risken för segregation. I Vinslöv är det tydligt att järnvägen utgör en sådan barriär, då den södra sidan kallas ”andra sidan”. Men någon segregations problematik är inte närvarande, däremot är det tydligt att orten fortsatt växa på den sida som upplevts som centrum från början.

Att gestalta järnvägsmiljöer är en komplex uppgift och för att motverka barriäreffekten är det viktigt med en genomtänkt utformning. Ett lyckat stationsområde fungerar som en sammanlänkning istället för en barriär. Enligt Banverket kan stationen i sådana fall också fungera som en länk för de personer som inte använder sig av tåget (Banverket, u.å.).

Den plankorsning som finns i Vinslövs fall är inte säker, framförallt inte för gång- och cykeltrafikanter. Det är smalt vid övergången och alla trafikanter tränger sig mer eller mindre förbi när bommarna går upp. Trafikverket arbetar för att successivt bygga bort denna sorts plankorsning just eftersom det är osäkert, men också för att plankorsningar sänker järnvägens kapacitet (Banverket, 2005a). Plankorsningarna lever kvar på många platser i Sverige, men allra tydligast på landsbygden. Förklaringen är enligt Banverket (2005a) att det krävs stora kostnader och omfattande gestaltningsmässiga undersökningar för att skapa en fungerande tunnel eller bro. Trafikverket strävar efter att bygga bort alla plankorsningar inom bebyggd miljö, men ekonomiska begränsningar gör att arbetet tar tid (Trafikverket, 2009).

Väljer man att bygga en undergång, som är det vanligaste alternativet när plankorsningar byggs om, är det viktigt att passagen utformas på ett sådant sätt att man inte känner sig osäker och utsatt när man vistas i tunneln. Misslyckas utformningen kvarstår samma problematik som tidigare (Banverket, 2000).

För att nämna en positiv aspekt som järnvägen faktiskt tillför i samhället, så är det att skapa mötesplatser (Banverket, 20005a). Järnvägsstationer har länge utgjort en viktig mötesplats för oss människor, en plats för möten och avsked. Samtidigt är det en plats som gör det möjligt att ta sig vidare ut i världen. Vid

många tillfällen lämnar vi stationen med spänning och välkomnas tryggt när vi kommer hem igen.

Vad är attraktiv tågpendling?

Uppfattningen om kollektivtrafiken varierar starkt hos oss människor. Enligt Vägverket (et. al., 2004) är det våra vanor som i hög grad styr vårt val av transportmedel och så också vår öppenhet till kollektivtrafiken. En annan aspekt som påverkar vår uppfattning av kollektivtrafiken är dess varaktighet, då vi människor har betydligt lättare att acceptera något som funnits länge (Banverket, 2000). Järnvägen, är just ett sådant gammalt element i landskapet som vi har lätt att acceptera, men det betyder å andra sidan inte att alla väljer att åka tåg.

För en del människor är det självklart att välja kollektivtrafik framför bilen. Medvetenhet om klimathotet räcker för att ställa bilen hemma, men så är inte fallet för majoriteten av befolkning (Vägverket, et al., 2004). Vi är alla mer eller mindre lata och vill känna att vi vinner, antingen tid eller pengar, på att välja kollektivtrafiken framför bilen. Vi värderar med andra ord järnvägen utefter den nytta som den ger oss. Enligt Vägverket (et al., 2004) är ungdomarna den grupp som använder sig av kollektivtrafiken allra mest och det är också den samhällsgrupp som har positivast inställning. Barn åker inte kollektivt själva på grund av säkerhetsaspekten och när man bli vuxen är lockelsen av bilen ett faktum som gör att kollektivtrafiken inte är lika populär.

Tillgängligheten är en viktig aspekt när man talar om attraktiv kollektivtrafik, både närheten till hållplatsen samt möjligheten för alla samhällsgrupper att utnyttja utbudet (Banverket, u.å.). I en småstad som Vinslöv handlar det inte enbart om att göra kollektivtrafiken attraktiv för de boende i tätorten utan också för de som bor i dess omgivning. I och med att många på landsbygden har bil och generellt bor långt ifrån en hållplats är anslutningen till privatbil en viktig faktor som måste behandlas. I större städer handlar det istället framförallt om att skapa en kollektivtrafiknod, men i det stora hela handlar det om att skapa möjlighet för byten mellan olika transportmedel (Banverket, u.å.). I Vinslövs fall handlar det bl.a. om att skapa möjlighet för kort- och långtidsparkering. Lika viktigt är det att skapa bra förutsättningar för god anslutning med cykel- och gångtrafik. Att se resan i sin helhet på detta sätt kallas att planera med *Hela resan perspektivet* (Banverket, u.å.).

Enligt Vägverket (et al., 2004) utgör säkra och strategiskt placerade cykel- och gångstråk goda förutsättningar för en attraktiv tågtrafik. Cyklister och

gående ogillar att ta omvägar mot sitt mål och därför är det viktigt att stråken erbjuder närmsta möjliga väg. Om så inte är fallet kommer trafikanterna ändå att välja den närmsta vägen, som i många fall kan vara betydligt osäkrare. En annan faktor som hämmar transporter som cykel och gång är barriärer som kan utgöra osäkerhet och fara för trafikanten (Vägverket, et al., 2004). Starkt trafikerade gator eller en korsande järnväg kan vara exempel på vanliga element som skapar barriäreffekt i våra samhällen. För att minimera sådana barriärer handlar det generellt om att nedprioritera bilen på ett eller annat sätt, eller arbeta med tydliga trafikregler. Det kan handla om strategiskt placerade övergångar eller mittrefuger och hastighetsbegränsningar för bilen.

Om barriärerna upplevs vara för många eller för farliga kan de påverka vårt sätt att leva menar Vägverket (et al., 2004). Man pratar då om så kallade direkta och indirekta effekter. De direkta effekterna betyder att cyklisten blir stressad och irriterad om man får vänta länge för att kunna ta sig över en starkt trafikerad väg. De indirekta effekterna är de som kan påverka vår livsstil. Det kan handla om att inte låta barnet cykla till skolan eftersom det är för farligt och istället tar man bilen och skjutsar barnet hela vägen.

Vägverket redovisar beräkningar från Folkhälsoinstitutet som visar att minst 50-60 % av Sveriges befolkning utför för lite fysisk aktivitet, i sådan grad att det påverkar oss negativt (Vägverket, et al., 2004). Att få fler att röra på sig i vardagen borde prioriteras högt i vår samhällsplanering, det borde ligga i hela Sveriges intresse.

Vägverket (et al., 2004) presenterar flera faktorer som är viktiga för att cykelnätverket ska vara attraktivt och säkert. Stråkens kontinuitet och underhåll är en avgörande faktor för cyklisten. Det bör inte finnas onödiga hinder eller avbrott längs vägen som gör transporten ineffektiv. Markmaterialet och belysningen är två andra faktorer som måste vara fungerande och anpassade till cyklistens behov. Den sistnämnda faktorn som presenteras är parkeringsmöjligheten och här förespråkar Vägverket (et al., 2004) både väderskyddade och läsbara cykelställ.

För att tåget ska kunna konkurrera med andra färdmedel, speciellt bilen, måste resenärernas behov vara i fokus (Banverket & KHR Rundquist arkitektur AB, 2004). Det finns många kundgrupper vars behov ska prioriteras och i många fall strider de mot varandra, vilket gör situationen komplex. Det är allt ifrån den stressade vardagspendlaren till den utländska tågloffaren, men det handlar också om barnfamiljer, pensionärer och

ungdomar som alla reser på olika villkor. För vardagspendlaren handlar det om att tillgodose behovet av punktlig och effektiv transport medan det för den utländska turisten handlar om att förstå situationen och lätt kunna lokalisera sig. Behovet hos olika kundgrupper är med andra ord väldigt komplex och det är svårt att tillgodose alla. Stationen är för många bara en plats för väntan, men den kan faktiskt ses som en plats med betydelse. För en del är stationen en känslofylld plats där man träffar alt. lämnar sina nära och kära eller en plats för frihet, länken vidare ut i stora världen.

Turtätheten är en viktig faktor, speciellt när det gäller vardagspendling (ÅF Infrastruktur, 2008). Två tåg i timmen, istället för ett i timmen, kan innebära en stor skillnad på attraktiviteten i jämförelse med bilens frihet.

Tågresenärens upplevelse

Vad ser man som tågresenär när man hoppar av/på eller passerar Vinslövs tågstation? Det man ser från stationen speglar automatiskt ortens identitet. Man kan alltså säga att stationen och dess närområden lägger grunden för den bild utomstående har om orten. Om området kring stationen är tilltalande och har en stark identitet blir det i slutänden en win-win situation för både, resenären, de boende och för ortens tillväxt. Stationsområdet kan därför användas som ett enkelt sätt att marknadsföra sin ort. Tågresenärerna som passerar Vinslöv idag, märker knappt att de passerar en ort överhuvudtaget eftersom stationsområdet saknar identitet. Området ger en tråkig bild av Vinslöv, som öde och övergivet.

Upplevelsen för resenärer och förbipasserande bör istället ge en bild av orten och dess identitet, men allt för ofta är infarten till en ort kantad av industri baksidor och bullerplank (Banverket, 2000). Detta välkomnande ger resenären, framför allt den förbipasserande som är ovetande om orten i fråga, en negativ bild.

Men självklart är det inte bara stationens utformning som formar resans upplevelse, det är också tågets komfort/design, punktlighet för tågtiderna, service och trygghetskänslan som påverkar upplevelsen hos resenären. Däremot är bilden av Vinslöv den aspekt som kommunen och orten faktiskt kan förändra, genom relativt enkla medel. Det behöver inte handla om stora och dyra ingrepp, det kan handla om att förtydliga igenkännande element som redan är befintliga eller att skapa en variation som skapar ett intresse hos tågresenären. Banverket (2005a) framhäver att det är viktigt med identitetsskapande element som gör det enklare för resenären att orientera sig.

Gestaltning utmed järnvägen

Stationsmiljön är en komplex plats där det krävs funktionalitet samt en gestaltning som skänker platsen mervärde. Stationen är en plats för väntan och gestaltningen ska ge resenären en positiv upplevelse samt erbjuda miljöer för vistelse och trivsel (Banverket, 2005a). Finns det tilltalande och väderskyddande platser att invänta ett försenat tåg minimeras irritationen hos resenären automatiskt, enligt Banverkets (u.å.) studier. Banverket framhäver också betydelsen av att ge resenären uppdaterad och regelbunden information vid t.ex. förseningar.

Gestaltningen på och omkring stationen är viktig för att skänka en identitet till platsen och för att hjälpa resenären att lokalisera sig (Banverket, 2000). Överblickbarhet och läsbarhet är andra viktiga faktorer att ta hänsyn till (Banverket, u.å.). Det ska vara enkelt för resenären att orientera sig och kunna se vad som är på gång, när ett tåg är på väg in eller vart man ska ta vägen när man stiger av tåget. Banverket menar att god orientering och överblickbarhet över området ger resenären kontroll över sin situation, vilket i sin tur leder till en högre trygghetsfaktor. När man talar om orientering är tydlig skyltning en viktig faktor (Banverket, 2005a).

Banverkets mål med järnvägsmiljöer är att de ska bidra till en levande miljö i samhället (Banverket, u.å.). Målet är att nå en samexistens mellan transport och samhället i övrigt. Trafikverket (2008) menar att en attraktiv stationsmiljö ger en positiv inverkan på omgivningen och samhället som helhet. Banverket påpekar att alla stationsmiljöer är unika och har innehar olika nivå av komplexitet, men trots variation i skala och storlek är det alltid samma parametrar som måste hanteras. Det är många delar som ska fungera tillsammans med gestaltningen och det är arkitektens roll att väga samman alla de nödvändiga aspekterna till en gestaltande helhet. Banverket (2005a) påpekar betydelsen av samordning och samtal över yrkesgränserna i en sådan situation.

Banverkets dokument (2000 & 2005a) behandlar perrongens utformning som är en viktig del i stationsområdet eftersom det är här resenären tillbringar mest tid. Perrongen ska vara en trygg plats dygnet runt och det ska också finnas skydd mot dåligt väder. Det är många element som ska finnas på en järnvägs Perrong för att den ska vara funktionell och element utmed perrongen ska vara fasta. För att inte hämma tillgängligheten bör det finnas en möbleringszon där all inredning samlas, för att hålla det öppen närmst järnvägsspåret. Enligt Banverkets gestaltungsprogram ska det utöver



Tågresenärens bild av Vinslöv
Tågresenären som kommer från Hässleholm välkomnas av synen som fotografiet illustrerar. Nämligen av ett gammalt och nedgået industriområde. Utblickarna som förmedlas till tågresenären påverkar upplevelse av Vinslöv som ort.

vindskydd också finnas bekväma sittmöjligheter, skyltsystem och biljettautomater. Materialen ska vara vackra och beständiga och det ska gärna finnas en behaglig och funktionell växtlighet samt en trivsamt och ändamålsenlig belysning (Banverket, 2000).


För att ge stationsområdet en identitet föreslår Banverket (2000) att man arbetar med att skapa ett helhetsuttryck med hjälp av enhetlig utformning och återkommande materialval. Ett hjälpmedel kan vara att upprätta ett gestaltungsprogram för stationens utformning (Banverket, 2005).

Egna kommentarer

Med all kunskap om järnvägens gestaltning i bagaget är det nu lättare att utreda hur behovet ser ut i Vinslöv. En av de viktigaste faktorerna för tågets attraktivitet i orten tror jag kommer att vara möjligheten att kombinera andra transportmedel med tåget. Den viktigaste kombination är gång- och cykeltrafik tillsammans med tåg men lika viktigt är det att ge goda möjligheter för bilen, just för att många har långt till stationen.

Det är också nödvändigt att skapa en miljö kring stationsområdet som gör att Vinslöv förmedlas som ett levande och attraktivt samhälle. Om fler uppmärksammar orten samt får ett positivt intryck är det inte långt till tanken om möjligheten att flytta hit. Vinslöv är ett trevligt samhälle som säkerligen skulle kunna locka till sig fler invånare om förutsättningarna såg annorlunda ut. Jag det handlar först och främst om att skapa en identitet och platser som lockar till möten och vistelse. Därefter finns goda förutsättningar att skapa ett livligare centrum som i sin tur ger en bild av Vinslöv som levande småstad.

Vardagspendlarna är vana att åka tåg eller buss och ser fördelarna i att åka just kollektivt, medan de personer som vanligtvis inte åker kollektivt har svårt att se de fördelar som det faktiskt medför. De personer som inte väljer att åka kollektivt i sin vardag testas därför inte heller de gånger då det hade varit dem till fördel. Det enda alternativet att locka dessa personer är om det blir betydligt billigare eller att de får en gratis test period för att upptäcka fördelarna.

A photograph of a man riding a motorcycle. He is wearing a white helmet with colorful graphics and a green and white checkered jacket. He is holding the handlebars and looking forward. The background is a blurred green field, suggesting motion. The text is overlaid on the left side of the image.

“Movin’ movin movin... Bivi Sivi Sovin... Ahaa!”

(Holgers signaturlodi i dokumentären
Plötsligt i Vinslöv, 2001. Foto källa: *Plötsligt i Vinslöv*,
2001, DVD-fodral.)

Plötsligt en workshop

Två dokumentärfilmer om Vinslöv

Analysarbetet av Vinslöv innefattar bl.a. en workshop. Workshopen anordnades på Atkins AB i Malmö tillsammans med tre inbjudna landskapsarkitekter och syftet var att analysera och diskutera två dokumentärfilmer om Vinslöv. Under workshopen tittade vi tillsammans på delar av dokumentärerna och samtalade utifrån materialet. Huvudfrågorna var: Hur förmedlas bilden av Vinslövs samhälle och dess fysiska miljö utifrån filmerna?

Varför en workshop?

Denna analysmetod skiljer sig från Gehls analysmetoder (som presenteras i nästkommande kapitel) eftersom den grundar sig på två dokumentärfilmer. Filmerna handlar om Vinslöv och har blivit omtalade och sedda av många personer. Filmerna är representerade i studien eftersom jag vill ta till vara på det tillgängliga material som redan finns samt att jag vill, genom workshopen, analysera och diskutera hur betraktaren av filmerna uppfattar Vinslöv.

Trots att workshopen utfördes sent i arbetsprocessen presenteras den här i arbetet före resultaten av Gehls analysmetoder, eftersom workshopens analys har en generell nivå. Gehls analysmetoder är däremot mer inzoomade och bearbetar ett visst ämne och kommer därför att presenteras efter *Plötsligt en workshop*. De kommentarer som uppkom under workshopen hade ofta starka kopplingar till vad jag kommit fram till utifrån Gehls analysverktyg. Därför gav workshopen dessa resultat en starkare grund. Samtidigt resulterade analysen också i många aha-upplevelser som jag aldrig reflekterat över om jag inte fått lyssna till utomstående personers tankar om filmerna.

Om filmen *Plötsligt i Vinslöv*

Den första dokumentärfilmen sändes i SVT 2001 och titeln *Plötsligt i Vinslöv*. Filmen fick stor uppmärksamhet i media och är idag kultförklarad.

I introduktionen till filmen skriver SVT följande: ”En stillsam och underfundigt humoristisk berättelse om några Vinslövsbornas vardagliga liv och deras fritidsintressen.” (Plötsligt i Vinslöv, 2001) Regissörerna till dokumentärerna heter Jenny Bergman och Malin Skjöld, de är båda utbildade på Dramatiska institutet i Stockholm och Malin är uppvuxen i Vinslöv (Johansson, 2009).

Dokumentären är ca 50 minuter lång och fick stor uppståndelse när den sändes i TV, inte endast från Vinslövsborna utan från hela svenska folket. Det var delade meningar från folket, en del uppskattade filmen medan en stor andel blev arga och tyckte filmen gav fel bild av Vinslöv. Enligt en artikel som publicerades i Helsingborgs Dagblad (Svenmo, 2008) påstår en av regissörerna att filmerna blivit mer och mer accepterade med tiden och frilansskribenten André Johansson (2009) beskriver samma utveckling. Själv var jag en av dem som tyckte det var spännande att det gjordes film om Vinslöv. När jag senare flyttade till Lund visste till och med studenter från Stockholm var Vinslöv låg (!). Vinslöv fick en plats på kartan och det var enbart tack vare *Plötsligt i Vinslöv*.

Huvudpersonerna i filmen är original från orten. Min åsikt är att dessa original finns representerade i alla orter i Sverige, oberoende storlek och placering. Däremot de som reagerade starkt mot filmerna, menar att folk utifrån tror att alla Vinslövsbor är som karaktärerna i filmen. Själv tycker jag det är ett konstigt argument, jag trodde det var självklart att det finns olika sorters människor i våra samhällen, eller? Den första filmen handlar framförallt om fyra karaktäristiska personer (Plötsligt i Vinslöv, 2001).

En av dem är Holger Nilsson som älskar sin papegoja "Jacko Jackonelli" och sin blå moped. Den andra är John Albrektsson, Holgers vän, båda två välkända ansikten i Vinslöv. Holger och John är idag avlidna. De två andra är däremot, för mig, mer okända, två minigolffantaster vid namn Kjell Fredriksson (Mr. Bangolf, från Örkelljunga) och Anders Svensson (känd som "grillmästaren"). Utöver de fyra huvudpersonerna är Vinslövs bangolfklubb, Vinslövs konstförening och Kristianstads Fågelhobby representerade och det är utifrån dessa tre verksamheter som filmen kretsar.

Om uppföljaren *Plötsligt igen...*

Sju år senare, närmre bestämt 2009, kom uppföljaren med titeln *Plötsligt igen...* I en artikel av Eriksson (2009) berättar regissörerna varför de väljer att göra en uppföljare. Deras tankar med uppföljaren var att de ville utforska vad som hänt med Vinslöv sedan första filmen, hur den påverkat samhället eftersom den fick så oväntat mycket uppmärksamhet. I artikeln berättar regissörerna att det som egentligen drog igång uppföljaren var att Holger ringde och berättade att hans papegoja hade blivit stulen.

Den andra filmen följer upp några av kändisarna från *Plötsligt i Vinslöv* men det tillkommer också nya karaktärer, t.ex. Holgers bror som bor i Australien och lokaltidningsreportern Bertil Nilsson från tidningen *Norra Skåne* i Hässleholm. Regissörernas intention med andra filmen, beskrivs i Johanssons artikel (2009). Han berättar att deras intention var att uppmärksamma den uppståndelse som den första filmen fått i media. Därför dokumenterades allt som hände kring filminspelningen bl.a. alla reportrar och skribenter som befann sig vid inspelningarna.

Plötsligt en förening

Johansson (2009) berättar också om föreningen som skapades i Vinslöv efter att den första filmen visats. Föreningen heter *Vinslöv – Plötsligt en förening* och har idag hela 1700 medlemmar. Johansson menar att föreningen var en av anledningarna till att den första filmen efter en tid fick bättre rykte i byn. Föreningen lyfte fram den mänskliga värmen som finns i filmen istället för att se personerna som "konstiga" och skratta åt dem. Enligt Johansson (2009) var det med stor sannolikhet bl.a. föreningens förtjänst, att Vinslöv blev en del av det nya monopolspelet, med städer istället för gator. Medlemmarna har sina möten i den kända Tavernan som finns med i filmerna, där Holger alltid åt sin lunch. På Tavernan säljs t-shirts och vykort med motiv från filmen, det har utvecklats till en liten

souvenirbutik. Roligt nog, är inte bara föreningens medlemmar som hittat till Vinslöv, även många turister är nyfikna. Johansson (2009) avslutar sin artikel med en fyndig kommentar genom att beskriva den typiska medlemmen i *Plötsligt en förening*. Han skriver att det är en kille som är uppvuxen i Kristianstad men som idag pluggar i Umeå, men önskar är att han vuxit upp i Vinslöv.

Kommentarer utifrån

André Johansson (2009) har skrivit en intressant artikel om Vinslövs dokumentärerna i en av Sveriges ledande filmtidskrifter, *FLM*. Hans artikel heter *Plötsligt en uppföljare*. När Johansson hörde talas om uppföljaren åkte han till Vinslöv på direkten. Han förklarar att han tyckte det var intressant att Vinslöv, som är en så pass liten ort, hamnat på kulturkartan och därför ville han följa upp historien. Utifrån de intervjuer författaren utförde under sin vistelse i Vinslöv insåg han att dokumentären gett upphov till en del dramatiska konsekvenser, bl.a. att Anders "Grillmästaren" flytt Vinslöv och bangolfklubben för att han känt sig mobbad. Tack och lov har han idag flyttat tillbaka och är återigen med i uppföljaren.

Johansson (2009) påstår att Vinslöv representerar vilken mindre ort som helst. Han menar att det inte är något märkvärdigt med filmen egentligen, den skildrar enligt honom, "- vanliga svenska sommandagar på landsbygden." (Johansson, 2009). I artikeln finns också en kort intervju med regissörerna där de berättar sina tankar och visioner med den första filmen. De berättar bl.a. om den deras förvåning när filmen blev så omtalad, det hade de aldrig kunnat tro. Regissörerna förklarar i intervjun att deras tankar med filmen inte var att förlöjliga personerna, som många tycks tro. Istället ville de visa tittarna något nytt, något vi inte var vana att se. De ville visa det vardagliga livet som finns överallt men som ingen låtsas om.

Nu är det 2013 och synen på dokumentärfilm har förändrats. Det var tidigare inte vanligt att filma speciella personer på det sätt som gjordes i *Plötsligt i Vinslöv* och kanske var det tack vara deras vilja att visa något nytt som gjorde att filmen blev så populär. Den var före sin tid, på ett spännande sätt. På senare tid har flera dokumentärfilmer inom samma genre gjorts, bl.a. av dokumentärfilmaren Peter Gerdehag. Han har lanserat två filmer med fokus på speciella karaktärer, de två mest kända är *Hästmannen* (2006) och *Kokvinnorna* (2011) (Gerdehag Films, 2012).

Regissörerna berättar vidare i Johanssons artikel (2009) att de har svårt att förstå den hårda kritik som filmen fick. För att ge en bild av deras syn på kritiken presenteras här två citat utifrån intervjun i Johanssons artikel (2009):

En del intellektuella från medelklassen tycker att de i filmen verkar utvecklingsstörda. Jag pratade även med en tant i Vinslöv som undrade hur vi kunde filma människor som var lite sjuka.
(Johansson, 2009)

Medelklassintellektuella tyckte att det här kan man inte visa på tv. Då undrar jag vem som är föraktfull, vi eller dem som säger så. Jag hade inte sett dessa människor på tv och jag tyckte att de skulle få synas. Det är inte vi som har uppfunnit dem. Holger och de andra finns ju fortfarande i små byar. Det är inget unikt.
(Johansson, 2009)

Johansson (2009) skriver också om ett samtal med en av medlemmarna i föreningen, vid namn Kristoffer. Kristoffer beskriver filmen som varm och kärleksfull och att den samtidigt leder till skratt. Han berättar också att när han såg *Plötsligt i Vinslöv* för första gången började han reflektera över människovärdet. Han funderade kring kritiken och över hur vi människor egentligen värderar personer som är lite udda. Kristoffer menar att filmens viktigaste budskap är att visa en annan bild av vårt samhälle, vilket är likställt med den intention som regissörerna hade med filmen.

Workshopens resultat

Vid workshop medverkade tre landskapsarkitekter, utöver mig själv. De som medverkade var två landskapsarkitekter från SLU Alnarp och en från Atkins AB i Malmö. Workshopen blev mycket lyckad och diskussionen var livlig och givande. Under detta avsnitt kommer jag att presentera de viktigaste aspekterna som uppkom under workshopen. Störst fokus lades på första filmen medan andra filmen diskuterades i mindre omfattning.

Tankar om handlingen

Helhetsintrycket av filmen var att handlingen skildrar vardagslivet i en vanlig svensk småstad. Vi kom alla överrens om att dokumentären skildrar ett liv som man inte ser, men som alla vet existerar. De personer som är presenterade i filmen är framförallt män i 40-70 års åldern, barn och kvinnor

är aldrig i fokus. Vi kom fram till att regissörerna berättar en historia baserad på människors engagemang och intresse samt att detta bidrar till att berättelsen upplevs som mänsklig och autentisk. Filmerna är genuina, de visar verkligheten, inte det perfekta livet som vi är vana att se.

Musiken utgjorde en viktig del i dokumentären och hade stor inverkan på betraktarens upplevelse. Det fanns dessutom ingen speakerröst i någon av filmerna vilket bidrar till att situationen är verklig, nästan en råskalad verklighet som en av de medverkande beskrev känslan.

Något som alla medverkande i workshopen samtyckte om var att alla på något sätt kände igen sig i filmerna. Någon kom att tänka tillbaka på sitt barndomsminne av att spela minigolf och äta glass medan en annan tänkte på känslan av att växa upp i en liten by på landet. Speciellt den första filmen väckte en del sentimentala känslor hos betraktaren. I den andra filmen sker igenkänningen genom lokalreportern, som tycks finnas i varje ort. Sentimentalitet kan vara både positivt och negativt, för de personer som reagerade starkt på första filmen blev kopplingen och igenkännandet kanske för starkt. Men varför väljer vi att i sådana situationer distansera oss? Under workshopen diskuterades möjliga svar på frågan och vi kom fram till att det är en naturlig reaktion eftersom vi lever med en självbild som inte passar in på den bild som filmerna förmedlar om Vinslöv. Kanske sker distanseringen på grund av att vi vill hålla uppe fasaden och den skapade bild som vi lever ut efter. Vinslövsbornas självbild gick inte ihop med filmens bild av orten och resulterade därför i kraftiga reaktioner. Det kan tilläggas att det var människorna de reagerade på, inte landskapet.

Geografisk anknytning

Som betraktare av första filmerna vet man inte var man befinner sig, det finns inget i filmerna som introducerar Vinslöv som ort. Utifrån diskussionen som uppkom förstärker detta känslan av att det kan vara var som helst i Sverige. Filmerna och dess handling är alltså inte beroende av den fysiska platsen i sig, utan utgår helt och hållet utifrån individerna och deras liv. Den enda geografiska förståelse första filmerna ger, är i titeln. Däremot i andra filmerna är det annorlunda, där handlar det om Vinslöv som plats och om den historia som skapats utifrån första filmerna.

Upplevelsen hos personerna som medverkade på workshopen var att Vinslöv saknar identitet. Både filmerna gör nedslag i Vinslövs fysiska miljö, men det ger inte betraktaren någon överblick över ortens uppbyggnad.



Workshop

Workshopen hölls på Atkins kontor i Malmö. På bilden syns de tre medverkande, med fullt fokus på att iaktta filmens händelser.

Något som jag tyckte var speciellt intressant var att den plats som de medverkande upplevde som centrum i filmen, inte alls är centrum i verkligheten. För mig som känner till Vinslöv sedan tidigare var detta en mycket intressant aha-upplevelse, som helt gått mig förbi. Regissörerna har med andra ord lyckats förmedla en plats som knappt ens är en plats, att framstå som centrum. Det verkliga centrum är knappt presenterat i första filmen, däremot skildras torget och stationen i större utsträckning i andra filmen.

Landskapet och det offentliga rummet

Det landskap vi får bekanta oss med i filmen utgörs till stor del av utblickar, utblickar från ett fönster eller utblickar från en bil- eller mopedfärd. Ett mycket intressant påstående är att landskapet skildrades nästan enbart vid transport. Landskapet upplevs därför utifrån filmen som ett transportrum. Oftast är transportrummen tomma och ödsliga. Upplevelsen av de stora ytorna som passerar förbi ger intrycket av att det finns mycket plats och att det inte är tal om någon utrymmesbrist i byn. Det offentliga rummet förmedlas som glest medan den privata trädgården upplevs som betydligt tätare och gemytligare. Villorna med sina privata trädgårdar passerar förbi under transportfärderna och skildras som en plats där man umgås och avnjuter en fika och representerar samtidigt den privata sfären. Det offentliga rummet skildras däremot som öde och oanvänt. Transport i Vinslöv förmedlas framförallt via bilen och mopeden, det är ingen som promenerar. Däremot är det lockande för att sitta och spana ut över byns händelser på en bänk.

Man kan säga att landskapet passerar som en betraktelse och att det framförallt skildras utifrån funktionen. Kulturlandskapet är ett exempel på en viktig funktion som representeras i filmen vid flera tillfällen. Kulturlandskapet förmedlar en romantisk och lantlig känsla där dimman alltid är närvarande. Känslan av landskapet som filmen förmedlar är inte idyllisk, som man ofta ser det, istället framhävs ett fritt landskap där förhållandet och samspelet mellan landskap och människa är helt naturligt. Det märks att människorna trivs där de befinner sig. Det landskap som skildras kan till stor del representera hela Sveriges landskap, eftersom det ser ut som i filmen i större delar av vårt land. Landskapet skildras alltid under dagtid och det är nästan alltid vackert väder, om det regnar befinner man sig i en bil, under transport.

Dimman som skildras i samband med kulturlandskapet är också närvarande när Holger kör moped genom byn. Denna scen återkommer flera gånger

i filmen och vid varje tillfälle nynnar Holgers på signatursmelodin *Movin movin movin*. För att göra scenen extra speciell har en diabildskänsla lagts till. Det är nästan som om regissörerna vill visa att tiden på landet står stilla i jämförelse med stadens puls. Denna scen fick en av de medverkande att tänka på Sveriges vilda västern, utifrån musiken och hur landskapet skildras.

Plötsligt i Vinslöv ger en fiktiv bild av Vinslöv, vilket i sin tur kan kopplas till landskapsarkitektens roll. Alla medverkande var överens om att filmen gav en möjlig bild av Vinslöv. Hade det varit andra karaktärer i fokus hade den förmedlade bilden varit en helt annan. Kopplingen till landskapsarkitektens roll är inte långt iväg eftersom vår uppgift är att just förmedla olika fiktiva miljöer.

Kollektivtrafiken vs. bilen

De som medverkade i workshopen fick känslan av att bilen spelar en stor roll i människornas liv och att den utgör en stor del av vardagen för de boende i Vinslöv. Dessvärre kan jag bara hålla med om att verkligheten är precis som de förutspådde utifrån filmerna. Tåget och stationen är däremot representerade i den andra filmen, men det handlar inte om att Vinslövborna själva åker tåg utan om de gäster som kommer till byn för första gången. Vardagspendling nämns inte utan som betraktare upplever man istället att världen kommer till Vinslöv via just tåget, inte tvärtom.

Vid två tillfällen i film nummer två anländer besökare till stationen för att besöka Vinslöv av olika anledningar. Vid båda tillfällena är besökaren förvirrad över vart de ska ta vägen. Om man inte känner till platsen sedan tidigare är det svårt att orientera sig. Det är dåligt med skyltning och centrum skymms på flera ställen av buskage och byggnader. Som Vinslövbo är det så klart inga problem, men platsen måste fungera även för förstagångsbesökaren

Föreningslivet

En annan intressant aspekt som de medverkande poängterade, var det levande föreningslivet som filmen presenterar. Precis som i min analys av Vinslöv, där jag kom fram till att det sociala livet sker inom föreningslivet, förmedlar filmerna precis samma bild. I staden handlar det istället om konsumtion där cafélatten kan ses som ett talande exempel. Byarna däremot lever i ett helt annat sammanhang och föreningslivet är där en stor del av byn och dess sociala liv. Föreningsliv som bangolf, konstförening och fågelklubb presenteras i filmen men som betraktare av filmerna förstår även utomstående att det endast är ett urval av aktiviteterna som sker inom byn.

Skillnader mellan filmerna

Det är intressant att studera hur de två filmerna skiljer sig från varandra och om de förmedlar samma bild av Vinslöv eller inte. Den tydligaste skillnaden som diskuterades under workshopen var att den senare filmen är betydligt mer tillrättalagt och planerad. Den senare filmen känns starkt regisserad till skillnad från den första. Karaktärerna är inte längre utgångspunkten till händelserna, utan istället Vinslöv som ort. Den första filmen handlade om karaktärer som på något sätt har anknytning till orten men i den senare filmen handlar det istället om besökaren, gästen som anländer till orten med tåg.

Det var i första filmen som allting hände och i den andra filmen handlar det om den historia som första filmen skapade, här refererar man istället bakåt i tiden. Vi upplevde det som att film nummer ett berättade en historia och film nummer två endast kommenterade denna berättelse. Vi var alla överens om att den andra filmen upplevdes stressig, bl.a. eftersom det inte var fokus på några få huvudpersoner, utan man introduceras istället till en mängd nya ansikten.

Sättet som karaktärerna talar på, påverkar betraktarens intryck av filmerna starkt. I första filmen är monolog, medan andra filmen utgörs av dialog. Monologen fungerar bra i en dokumentärfilm eftersom den förmedlar känslan av trovärdighet och verklighet. Den första filmen upplevs betydligt mer genuin och humoristisk, medan den andra är i riskzonen för att uppfattas som freakshow. Karaktärerna från första filmen börjar i den andra filmen att spela på sin roll, vilket bidrar till att det inte känns äkta. Istället för att vara intressanta individer upplevs de i den senare filmen som objekt.

Koppling till landskapsarkitektens roll

En plats kan anses obefintlig, tom och trist men så visar det sig att människor faktiskt har tagit platsen till sig. Ett levande exempel är bänken där Holger och John sitter och samtalar och spanar ut över byn, dagligen. För experter, som en landskapsarkitekt t.ex., kan detta utgöra en stor problematik eftersom man vanligtvis inte känner till den plats man arbetar med i den utsträckning man borde. Det finns risk att missa de enkla vardagliga mötesplatserna som faktiskt har en funktion i människornas vardag. Människor hittar de platser där deras behov uppfylls och där de trivs. På något sätt så skapar vi våra egna sammanhang. Dessa sammanhang är mer eller mindre omöjliga för en utomstående att upptäcka. Som landskapsarkitekt måste man vara aktsam så


att man inte försummar dessa vardagliga enkla platser, som faktiskt betyder något för folket.

Ovanstående problematik om medvetenhet och kunskap är en viktig del i design- eller planeringsprocessen eftersom varje plats har sina specifika värden. Landskapsarkitekten skulle kunna bli betydligt bättre inom detta område eftersom det är vanligt att man som designer eller planerare arbetar enbart från skrivbordet, utan att besöka platsen. Vi har goda intentioner och handlar oftast utifrån det vi tror är bäst, men det är inte alltid det lyckas, i många fall kanske för att vi besitter för lite kunskap om platsen.

En annan problematik som diskuterades under workshopen var beställarens inflytande i projekt. Beställarens inflytande kan ibland skada processen eftersom beställare vanligtvis inte är expert på att tänka översiktligt och i ett längre tidsperspektiv. De är ofta i nuet och har svårt att föreställa sig en annan situation än den som redan finns representerad. Som konsult måste man trots allt följa beställarens intentioner. Beställarens ord väger tyngst i detta fall trots att han inte är experten.

På tal om fiktion som nämndes tidigare, är det landskapsarkitektens roll att utforma den perfekta platsen där alla ska trivas och vistas. Men vad tycker vi egentligen om? Tycker alla om samma sak och vem designar vi för egentligen? Det som är tilltalande för en person kan vara totalt ointressant för en annan. En av anledningarna till att vi upplever landskapet och naturen olika, tror jag, speglar vårt förhållande till just landskapet och naturen.

En mycket intressant aspekt som uppkom under workshopen var landbygdsplanering och dess gestaltning. Vi saknar redskap för att förnya vår landsbygd eftersom allting är anpassat till staden. Även fast vi arbetar med landsbygden använder vi oss vanligtvis av referenser från stadens miljöer, vilket är tagna ut ett helt annat sammanhang. Någonting är fel i vårt sätt att arbeta med landbygdens framtid och kanske är det en av anledningarna till att landsbygden avbefolkas och avvecklas. Hur vi ska finna redskapen vet jag inte, men vi borde arbeta för att finna dem. En annan liknande aspekt som också dök upp under workshopen var behovet av översiktlig planering samt förvaltning. Dessa två sistnämnda perspektiven borde prioriteras högre i dagens samhälle.



*“The study of people’s well-being lays the foundation for
the formation of our strategic planning and design work:
First life - then space - then buildings.”*

(Gehl Architects, u.å.)

Analysmetod

Jan Gehl och Gehl Architects

I detta kapitel ges läsaren en introduktion av Jan Gehls och Gehl Architects teorier och arbetssätt som ligger till grund för studiens mest omfattande analys. Introduktionen är viktig för att ge läsaren en förståelse för metodens utgångspunkt och bakgrund. Resultatet av analyserna presenteras i de två nästkommande kapitlen.

Bakgrund

Allting startade med Jane Jacobs³ för drygt 50 år sedan. Jane Jacobs är enligt Jan Gehl (föreläsning, 2013-02-28) själv grundaren till de teorier som han och hans arkitektkontor arbetar utifrån idag. Gehl, precis som Jacobs, har en stark mänsklig orientering i sina teorier om stadsplanering. Människan står alltid i fokus när Jan Gehl eller hans arkitektkontor *Gehl Architects* är inblandade.

Gehl Architects

Gehl Architects är en av vår tids mest framgångsrika arkitektfirmor. De är välkända och arbetar runt om i hela världen. Grundaren till kontoret är Professor Jan Gehl från Danmark och deras huvudkontor ligger i Köpenhamn. På Gehl Architects hemsida (n.å.) kan man läsa om kontorets vision och arbetssätt. De beskriver sig som ett arkitektkontor som fokuserar på relationen mellan den byggda miljön och människans livskvalitet. Gehl

³ Jane Jacobs; Jane Jacobs (1916-2006) var en amerikansk-kanadensisk journalist och författare som kritiserade den modernistiska stadsplaneringen. Hennes mest kända verk heter *The Death and Life of Great American Cities* från 1961. Redan då, för drygt 50 år sedan, pågick diskussion om det sociala livet i staden. Hennes studier och verk har haft stort inflytande på studier inom stadsplanering och det var Jacobs som introducerade den sociala aspekten och människans behov i stadsplaneringen. (PPS, 2010-01-03).

Architects är framgångsrika forskare och välkända stadsplanerare. Gehl Architects vanligaste arbetsuppgift är att upprätta program och strategier för stadsutveckling. Senare i processen, när programmet är satt kopplas vanligtvis utomstående designers in för att slutföra utformningen i detalj. Gehl Architects använder sig av empiriska analyser för att förstå hur vi människor agerar med och påverkas av den fysiska miljön i vår omgivning. Deras vision är att skapa motståndskraftiga städer som är livliga idag och hållbara inför framtiden (Gehl Architects, u.å.).

Gehls Architects ledord lyder "First life – then space – then buildings" (Gehl Architects, u.å.). De menar att strategisk planering och design ska utgå från människan och hennes behov. Gehl (2010) menar att vi först måste ta reda varför vi attraheras till en plats, för att därefter skapa platsen. Gehl Architects använder sig därför av studier och forskning om människans välbefinnande. Vi människor tycker om att befinna oss där det är liv och rörelse vilket också är Gehls (2010) utgångspunkt när det handlar om att stimulera social aktivitet. Med detta i åtanke får ledordet en viktig innebörd.

I boken *Cities for People* (Gehl, 2010) beskrivs de teorier och analyser som ligger till grund för Gehl Architects arbetssätt och deras syn på stadsplanering. Gehl menar att det offentliga rummet fått en mer betydande roll i vårt vardagliga liv. Anledningen är att allt fler flyttar till städerna, som i sin tur påverkar livet i staden och hur vi människor använder oss av stadens offentliga rum. Gehl förklarar vidare att våra liv på många sätt blivit mer privata, bl.a. på grund av all ny teknik som gör att vi umgås allt mindre. I västvärlden, där det är vanligt att bo ensam, stärks behovet av att träffa

människor i vardagen, kända som okända. Det offentliga rummet är en viktig plats för stadens invånare.

I *Cities for People* presenterar Gehl (2010) olika faktorer som gynnar social aktivitet. En av faktorerna är att minska bilens inflytande och istället ge de gående högsta prioritet. Om bilen nedprioriteras skapas automatiskt bättre förutsättning för social kontakt, bl.a. eftersom ljudnivån sjunker vilket gör det lättare att kommunicera. Vanligtvis höjs också trygghetsfaktorn om bilen nedprioriteras. En annan aspekt som påverkar trygghetsfaktorn enligt Gehl är transportnätets uppbyggnad och utformning. Transportnätet bör vara logiskt uppbyggt och dessutom ge en tydlig guidning om var olika transportmedlen ska befinna sig för att undvika osäkerhet hos användarna.

Tillgänglighet är en faktor som även Gehl (2010) diskuterar. Han menar att vägarna ska vara av god kvalitet och ha ett bra underhåll för att vara tillgängliga för alla. Gehl nämner också att vi människor generellt sätt undviker höjdskillnader och ogärna går på ojämna markmaterial och just därför bör höjdskillnader undvikas i framförallt offentliga miljöer. Om höjdskillnader uppstår är det ur tillgänglighetsperspektiv bättre att använda ramper än trappor, enligt Gehls forskning (2010), det tilltalar även den som kan ta trappan i högre grad. En god belysning är en annan faktor som inte får glömmas bort enligt Gehl, en del platser bör vara tillgängliga och trygga även när mörkret faller, andra inte.

Gehl (2010) berättar om faktorer som gynnar aktivitet i staden. Han diskuterar människans behov av att alltid välja kortaste möjliga väg, precis som Trafikverket också konstaterar. Gehl menar att om vi har målet i sikte väljer vi ogärna att ta omvägar för att komma dit. Vi attraheras också av känslan att sträckan är kort och händelserik. Upplevelsen av en rak väg där man kan se målet på långt avstånd, gör att sträckan känns lång och ensidig. Istället anser Gehl (2010) att man borde sträva efter en mer slingrande vägsträckning där sträckan upplevs vara indelad i olika segment.

Möjligheten att sitta, stå och uppehålla sig är en faktor som Gehl (2010) kopplar till socialaktivitet. Han menar att bänkar och andra sittmöjligheter bör placeras så att de uppmuntrar till social kontakt och att man som användare alltid har något att titta på. Gehl presenterar också ”kanteffekten” som han menar har stor inverkan på platsens uppehållsmöjligheter. Kanteffekten går ofta att finna utmed byggnaders fasader. Enligt Gehl (2010) handlar det om att skapa attraktiva och händelserika fasader i ögonhöjd för

att skapa attraktiva promenadstråk. Som en övergripande faktor, strävar Gehl och hans kontor efter att skapa platser med mänsklig skala.

Föreläsning av professor Jan Gehl

Under arbetets gång har jag medverkat på en föreläsning med professor Jan Gehl. Föreläsningen hölls på Malmö Högskola den 28 februari 2013 och hade titeln *Livable Cities For The 21st Century, people oriented planning as strategy*. Engagemanget var mycket stort och många kom för att lyssna. Jan Gehl är en bra föreläsare och som åhörare väcks många känslor och funderingar.

Gehl (föreläsning, 2013-02-28) kritiserar modernismens grundtankar och resultat. Han menar att modernismens tankar inte tar hänsyn till människans behov. Gehl arbetar för att vi ska få upp ögonen för vad vi har gjort med våra städer under de senaste 60 åren, sedan modernismen erövrade vårt land. Modernismen och funktionalismen tog fart på 1950- och 1960-talet och sedan dess har modernismen hägrat. Gehl förklarar att miljonprogramsområdena är ett talande exempel för denna tids ideologi.

Modernismen strävade efter funktionsuppdelning och stora dimensioner och har haft stort inflytande på vår arkitektur och planering. Än idag finns modernismen starkt närvarande, enligt Gehl (föreläsning, 2013-02-28). Gehl menar att vi fortfarande lever i en värld där planestetik och form tar överhand och han uppmanar till följande: ”Glöm flygplans- och helikopterperspektivet, den enda viktiga skalan är den mänskliga skalan.” Gehl berättar att människan och det sociala livet prioriterats bort under en längre tid, eller snarare fallit mellan stolarna eftersom ingen aktör känner sig direkt ansvarig för människans behov. Gehl arbetar för att denna trend ska brytas och menar att om inte planerare och arkitekter ansvarar för människan, vem ska då göra det?

Modernismen var, tillsammans med funktionalismen, den ideologi som hägrade på arkitektskolorna under större delen av 1900-talet (Gehl, föreläsning, 2013-02-28). Gehl påstår att både arkitekter och landskapsarkitekter är mer eller mindre besatta av form och saknar kunskap och engagemang för att driva människans talan. Utifrån denna teori visar han nutida projektexempel, där modernismens grundtankar hägrar, bl.a. Dubai och stadsdelen Örestad i Köpenhamn. Själv kan jag tycka att Örestad har en väldigt fascinerande arkitektur, men samtidigt förstår jag vad Gehl menar. Att vistas på stora öppna ytor, omgiven av stora byggnader är inte direkt tilltalande. Gehl kallar detta fenomen för *Bird shit planning* och med det

menar han att stora byggnader slumpmässigt ”tappas ut” i landskapet, utan någon som helst förankring till omgivningen och platsen i sig. Den mänskliga skalan är inte närvarande.

Gehl (föreläsning, 2013-02-28) presenterar också ett annat dilemma, nämligen att vi aldrig någonsin har varit så stillasittande som vi är idag. Vi sitter på arbetet, i skolan och inte minst hemma. Vårt stillasittande liv leder till stora samhällsproblem och Gehl framhäver behovet av att vi bör röra på oss, en timme om dagen. Gehl menar att den viktigaste träningen är den vardagliga rörelsen, som att gå eller cykla till jobbet. En ökning av den vardagliga aktiviteten skulle innebära en stor investering för samhället i stort. Om vi alla rörde på oss mer, skulle vi må bättre och vara mindre sjuka, men Gehl menar att problemet är att vi är lata. Vi väljer det färdmedel som är enklast för oss och många av oss struntar i att vara miljövänliga. Gehl påpekar att vi måste utforma våra städer så att cykeln blir det smidigaste transportmedlet. Först då kan vi få fler att cykla.

Gehls inställning till bilen är tydlig, han menar att bilresandet måste minskas och att vi istället måste förlita oss mer på cykeln och våra egna ben. Enligt Gehl arbetar en modern trafikplanerare för att reducera bilresandet och han beskriver planeringen med ett talande citat: ”If they can’t parc, they don’t drive.” (Gehl, föreläsning, 2013-02-28). Gehl berättar också att bensinen blir allt dyrare och att vi snart inte kommer ha råd att använda bilen i samma utsträckning som vi gör idag. Istället är cykeln vårt framtida transportmedel. I Köpenhamn har man sedan länge arbetat med effektiva och säkra cykelstråk, så kallade *cykelmotorvägar*. De har bl.a. uppmärksammats för *the Copenhagen style* (Gehl, föreläsning, 2013-02-28), som innebär att cykelvägen består av separerade körfält, i en riktning (Bicycle Network, 2011). Köpenhamn är med och fajtas i toppen av de städer i världen som erbjuder de bästa stadsmiljöerna. Gehl berättar att Köpenhamn idag har en tydlig slogan som talar om vad deras framtida mål är och den lyder: *World’s finest city for people*. De två andra städerna som är i topp är Melbourne och New York.

Gehl talar också om den komplexitet som finns i det offentliga rummet och att det är mycket vanligt att vi planerar fel. Enligt Gehl (efter ett citat av Sven-Ingvar Andersson⁴) är det vanligaste problemet ”för mycket yta”. Den aspekt som motverkar det levande offentliga rummet är just de tomma och öde platserna där det är tänkt att folk ska vistas. Problemet är speciellt påtagligt när det handlar om mindre städer eller mindre orter, förklarar Gehl (föreläsning, 2013-02-28). Gehl citerade Sven-Ingvar Andersson under

föreläsningen så här: ”Always make public space smaller than you think there is need for.” Gehls bästa tips är att sträva efter en koncentration av centrum samt skapa mindre ytor med hög kvalitet, istället för många stora ytor som saknar kvalitet. Enligt Gehl är yta i detta fall bara förödande för det folkliga livet.

Gehl (föreläsning, 2013-02-28) berättar också under sin föreläsning att han är skeptisk till medborgarsamverkan. Hans argument är att arkitekter och planerare bör agera professionellt och föra medborgarnas önskan. Gehl uttryckte sig så här: ”We cannot know about something that we never heard of.” (Gehl, föreläsning, 2013-02-28). Hans syn på medborgarsamverkan innebär att de medverkande måste få en introduktion och en viss förkunskap i ämnet, först därefter är de redo att involveras och påverka.

Egna kommentarer

Jag är fascinerad av Jan Gehls tankar om stadsplanering och jag tyckte det var inspirerande att höra honom föreläsa. Enligt mig beskriver Gehl planeringens problematik på ett fyndligt och talande sätt. I denna studie har jag valt att fokusera på Gehls metoder fullt ut och jag är medveten om att jag kan missa aspekter som Gehl inte inkluderar i sina metoder, men som fortfarande kan vara viktiga i sammanhanget. Arbetssättet att fokusera på en metod kan också vara spännande, bl.a. för att man testat ett visst verktyg i en verklig situation och på så sätt kan utvärdera dess funktionalitet. Om jag hade saknat något som jag ansåg vara relevant för studien, hade jag lagt till det, men än så länge har jag inte kommit på något. Självklart kan allting göras mer ingående, men för denna studie gav metoderna svar på vad jag sökte.

När det gäller medborgarsamverkan håller jag bara med Gehl till en viss del. Han har en poäng när han säger att det krävs förkunskap för att kunna påverka i rätt riktning, men i många fall innehar medborgarna just den förkunskap som vi planerare och landskapsarkitekter saknar. Därför borde medborgarna alltid vara involverade, på ett eller annat sätt. Jag anser att medborgare ska involveras tidigt i processen och därefter bli kontinuerligt uppdaterade för att senare bli inkopplade i processen igen. På så sätt används deras kunskap om området samtidigt som de följer processen och får större möjlighet att engagera sig.

⁴ Sven-Ingvar Andersson (1927-2007); Landskapsarkitekt och professor vid Konstakademiets arkitektskola i Köpenhamn (www.ne.se/sven-ingvar-andersson, 2013-03-01). Utfört internationella projekt samt flera projekt i Sverige och Danmark under sina verksamhetsår som landskapsarkitekt, bl.a. Gustav Adolfs torg i Malmö och Clemenstorget i Lund (Sveriges Arkitekter, 2003-11-03).

A photograph of a frozen lake under a cloudy sky. In the foreground, there are bare, tangled branches. In the middle ground, a group of ducks is on the ice. In the background, a house with a red roof is visible on the left, and a line of trees is on the right.

“First we shape the cities – then they shape us.”

(Gehl, föreläsning, 2013-02-28)

Översiktig analys på tätorts nivå

De nio karaktärerna

I detta kapitel presenteras analysen av Vinslövs tätort utifrån Gehls analysmetod De nio karaktärerna. Analysen är framförallt översiktlig men har också nedslag i detaljer. De platsspecifika nedslagen fungerar som en representation av problematik sett i ett större sammanhang.

Läshänvisningar

Som beskrivits tidigare hanterar denna analysmetod översiktliga analysmetod Vinslövs rumsliga nätverk. Vinslövs tätort har inventerats utifrån de tre stora kategorierna *Tillgängligt*, *Socialt* och *Sinnligt*. Det inventerade materialet kommer att presenteras med fotografier, illustrationer och förklarande text. Det insamlade materialet har bearbetats och presenteras här som ett analysresultat. Analysen presenteras utifrån de tre stora kategorierna, eftersom flera av de nio faktorerna är starkt sammankopplade.

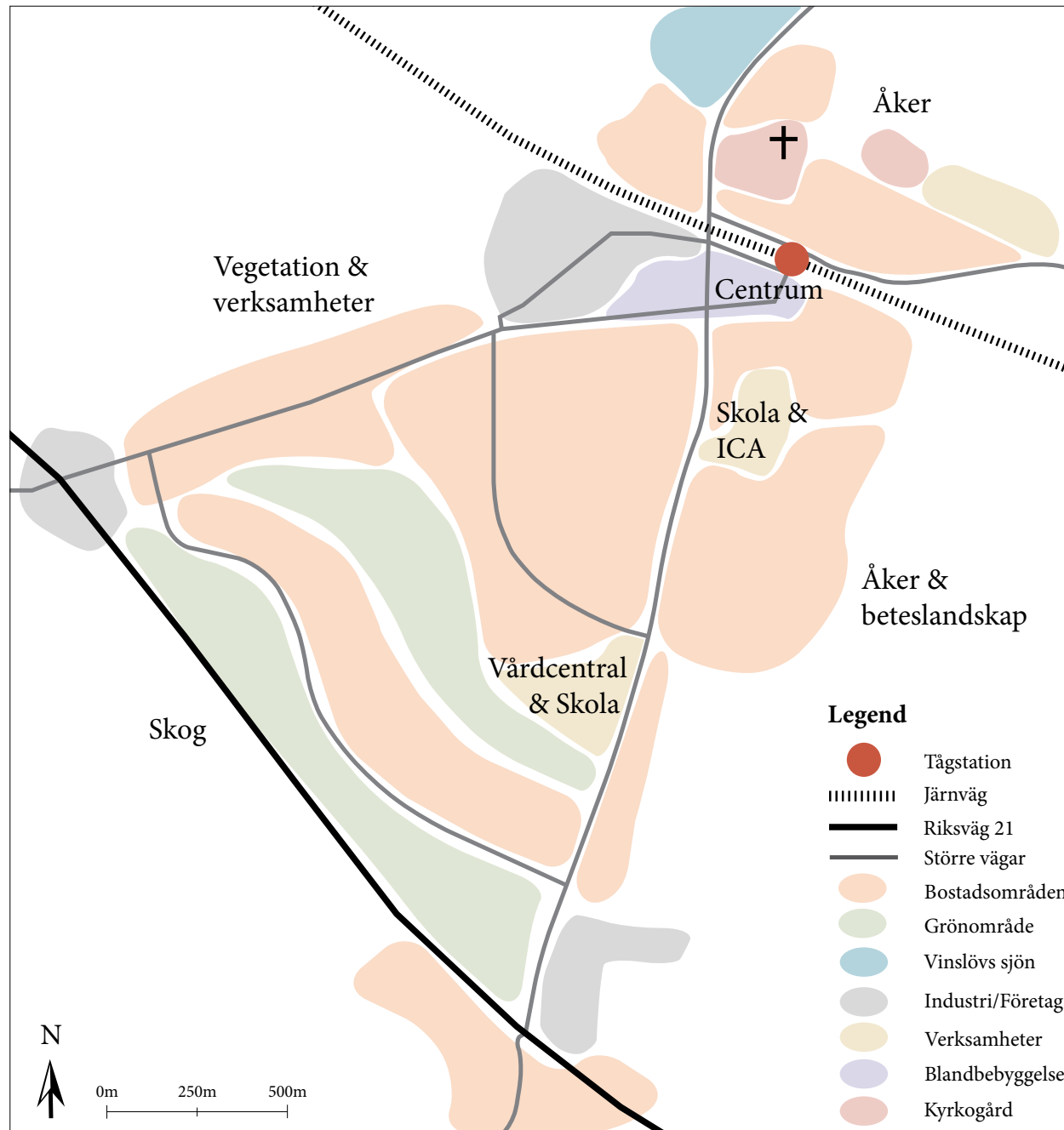
I slutet av kapitlet sker en kort sammanfattning av ortens karaktär och varje kategori utvärderas och betygsätts utifrån Gehls utvärderingssystem och illustreras med ett cirkeldiagram.

Först ut är kategorin *Tillgängligt*, därefter följer *Socialt* och tillsist presenteras *Sinnligt*.

TILLGÄNGLIGT

Kopplat, för alla och balanserat

Övergripande strukturer



Tätorten

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

Vinslöv består till stor del av villabebyggelse. De finns två större grönområden inom tätortsgränsen som tillsammans utgör Furutorpsområdet, i ortens södra del. Utöver stora bostadsområden finns några mindre industri- och verksamhets-områden. Det största är lokaliserat i närheten av centrum, medan de två andra är placerade vid utkanten av byn. Stationen är lokaliserad till centrum, som befinner sig just söder om järnvägen.

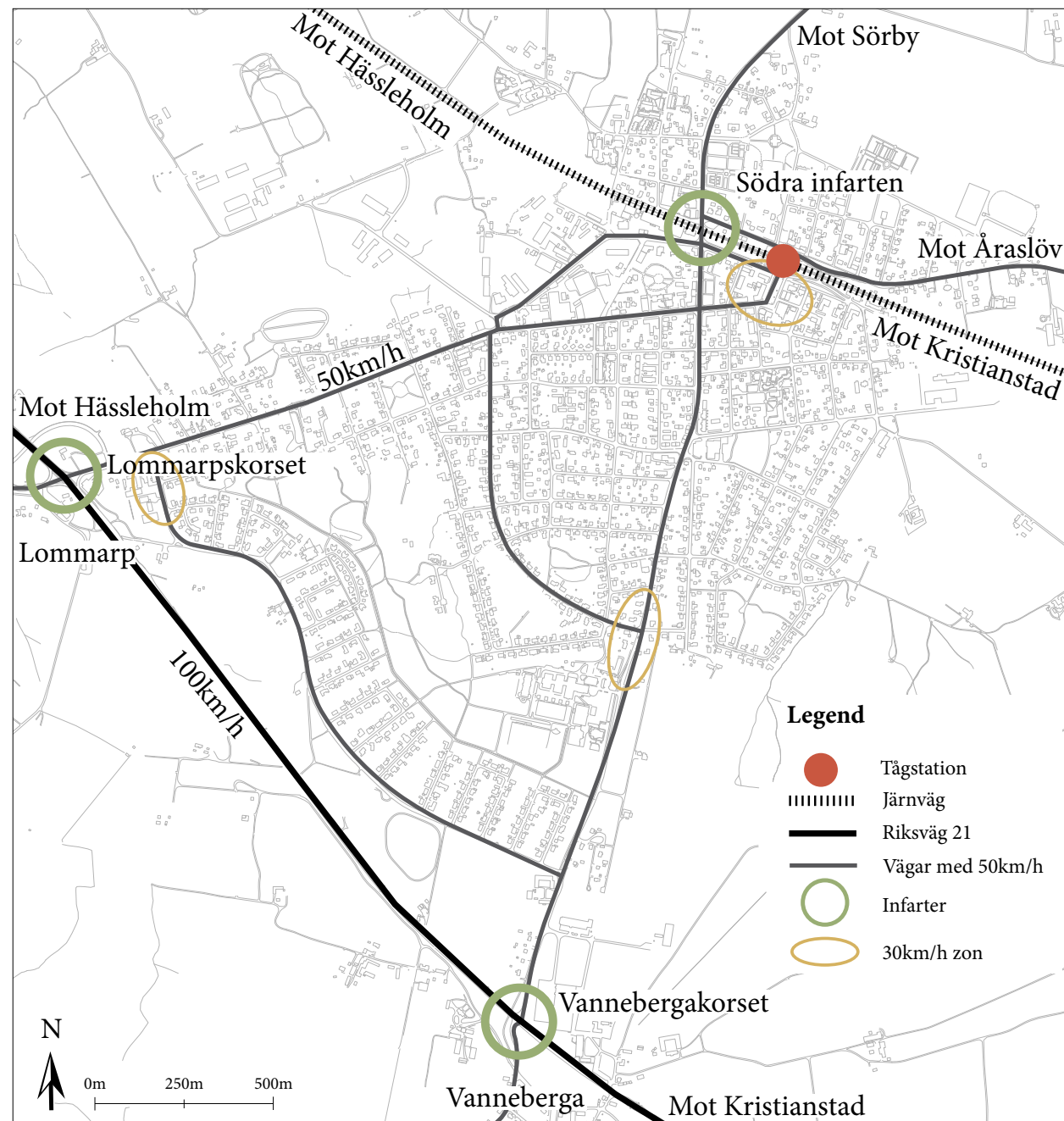
På kartan syns också järnvägen och riksväg 21, i söder.

Övergripande förbindelser

Tätortsnivå

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

Vinslöv har god kommunikation till närliggande städer i och med riksväg 21 och järnvägen. Det finns tre större infarter till byn som ansluter till omkringliggande orter. De större vägstrukturerna i byn utgörs av gator samt villagator.



Tillgänglighet regionalt



Riksväg 21 (o.v.)

Riksväg 21 ger Vinslövsborna en smidig och snabb transport till Hässleholm och Kristianstad. Utmed 21:an finns god kommunikation vidare till övriga Skåne och Sverige.



Kollektivtrafik (övriga)

Utöver bilen finns kollektivtrafik som idag erbjuder både regionbuss och tåg. Bussen tar dig via 21:an till Hässleholm eller Kristianstad där det finns möjlighet att byta färdmedel till tåg. Tåget har direktförbindelser till Lund/Malmö, Hässleholm och Kristianstad samt även till Helsingborg i rusningstrafik.

Vägnätverk lokalt

Landsvägar och villagator

(ovan)

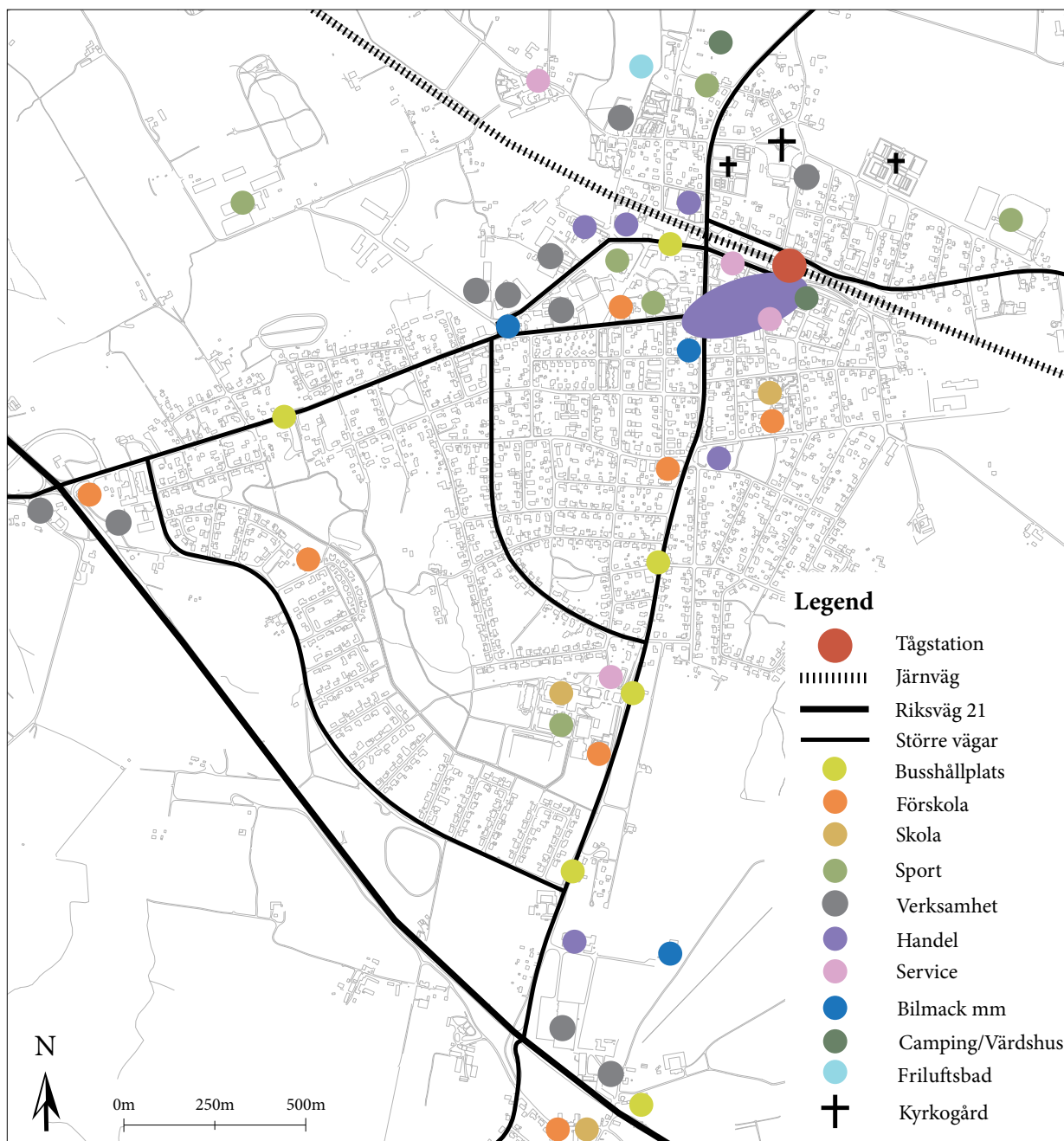
Gatorna från landsbygden övergår till större gator samt villagator inom tätorten. Den vanligaste hastigheten är 50 km/h medan det är 30 km/h vid skolorna och i centrum.



De tre infarterna (nedan)

De tre infarterna till Vinslöv är av olika karaktär och de varierar betydligt i säkerhet. Lommarpskorset till vänster utgörs av planfri korsning medan Vannebergakorset fortfarande har vanlig korsning. Vannebergakorset är kraftigt trafikerat och osäkert för trafikanten. Även plankorsningen vid södra infarten där vägen korsar järnvägen kan ses som en stor olycksrisk.



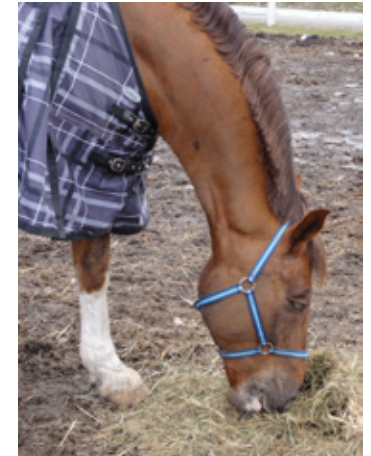


Aktiviteter och verksamheter

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

De flesta verksamheter och aktiviteter är lokaliserade till centrum. De aktiviteter som är mer utspridda är skolor, förskolor, sportaktiviteter, busshållplatser och företagen. Handel och service är som störst i centrum, med endast några undantag för verksamheter som är utspridda i byn.

Exempel på målpunkter



Vilka målpunkter finns?

Målpunkterna utgörs av olika funktioner, som föregående illustration visade. Men det är däremot tydligt att de vanligaste målpunkterna utgörs av sportaktiviteter, transport samt handel och service.

*Gatorna är
överdimensionerade*



**Breda och odefinierade
gatustrukturer**

Många av gatorna är överdimensionerade, dvs. onödigt breda. Gatornas bredd påverkar bilförarens körning och kan i sin tur leda till osäkerhet hos alla trafikanter.

De breda gatorna inbjuder till högre hastigheter än tillåtet. Detta i sin tur medför större risk för vårdslöshet i trafiken. På många platser är övergångarna för gående och cyklister väldigt långa pga. de breda gatorna.

Bilparkeringar i närhet till stationen



Stationen (ovan)

Parkeringsplatser i anslutning till stationen är placerade på båda sidor om järnvägen. På den norra sidan om järnvägen (fotot till vänster) finns långtidsparkeringen, där det är gratis att stå under en längre tid. På den södra sidan (på centrum sidan) finns en korttidsparkering utmed gatan samt en mindre långtidsparkering. Även dessa är gratis.



Torget/centrum (nedan)

Kring torget parkerar man på den större anvisade parkeringen på torget eller utmed gatan. Många föredrar att parkera utmed gatan eftersom det är effektivare och nära till affären eller verksamheten. Det är mycket vanligt att bilar står parkerade överallt på och kring torget, även där det inte finns anvisade platser.



Olycksfaktorer



Plankorsningen (o.v.)

Den södra infarten utgör en stor olycksrisk. Det är vanligt att det blir köer och att många olika trafikanter vill passera samtidigt. Situationen är extra otrygg för mjuka trafikanter eftersom bilen har högsta prioritet, det finns inga tydliga markeringar eller speciella körfält för varken cyklister eller gångare.

Bortglömda passager (o.h. x2)

På en del platser möter ny design det gamla, vilket inte alltid blir så lyckat. Ett exempel är denna cykelväg som har ett plötsligt avslut precis innan en kurva, utan möjlighet till säker överfart.

Parkering vid stationen (n.v)

Parkeringen utmed gatan vid stationen är osäker. Det är dålig sikt och trafikanter kan dyka upp från många håll. Illustrationen på kommande sida förtydligar problematiken.

Långa övergångsställen (n.h.o)

De breda gatorna bidrar till att passagen över vissa gator blir lång. I en del fall, som den här bilden illustrerar, kan det vara osäkert för barn och äldre att passera.

Provisoriska stråk (n.h.n)

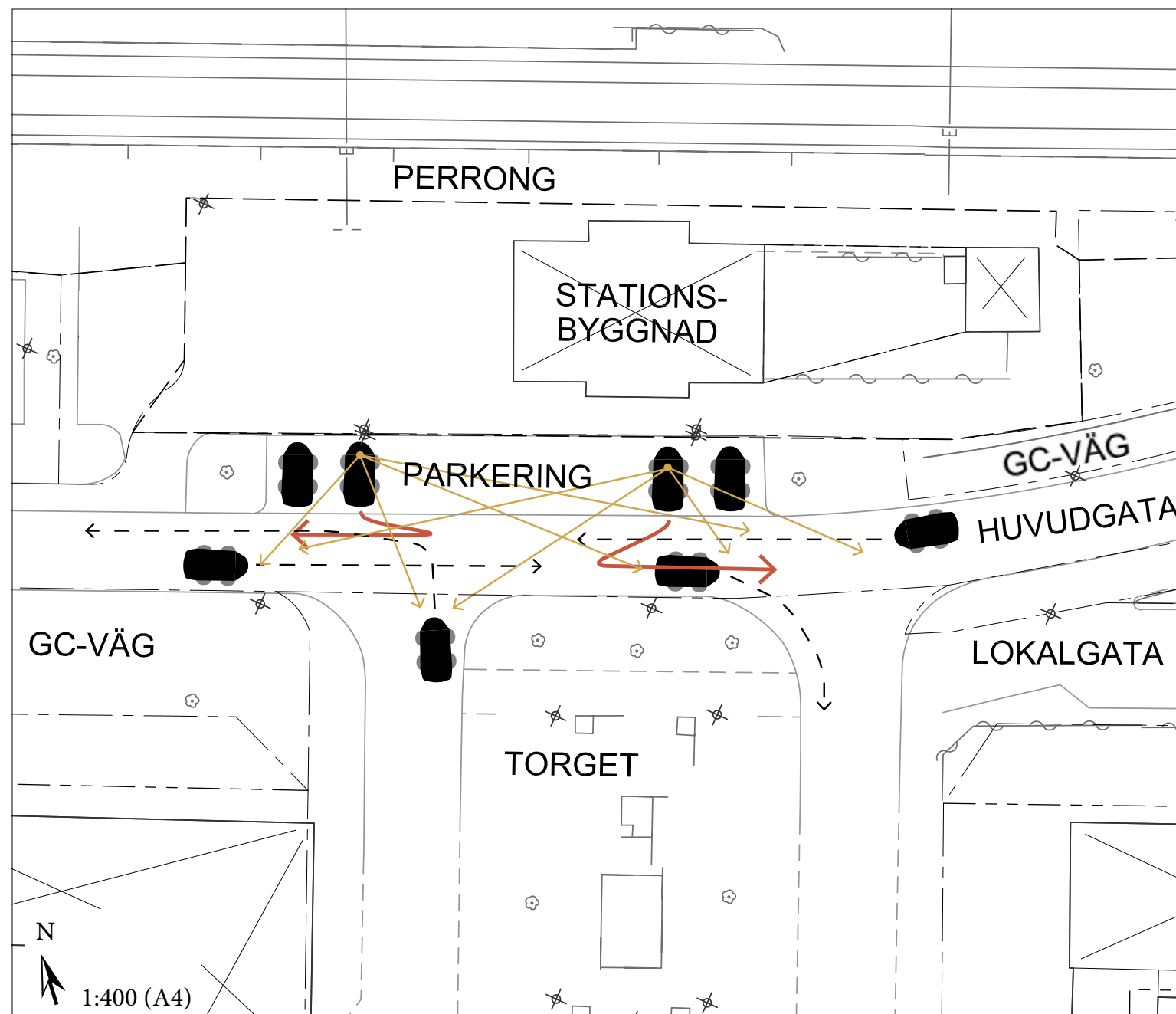
Utmed landsvägarna saknas säkra stråk för gående och cyklister. Detta provisoriska stråk tyder på att personer känner otrygga utmed landsvägen och väljer istället att skapa ett alternativ.

Gatuparkeringen vid stationen

Osäker parkering

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

Som förare till en av bilarna på illustrationen måste man vara alert. Det kan komma bilar från fyra olika riktningar och samtidigt också cyklister och gångare var som helst ifrån. Problematiken har uppmärksammats i *Vinslövs tätort översiktsplan* (Hässleholms kommun, 2005).



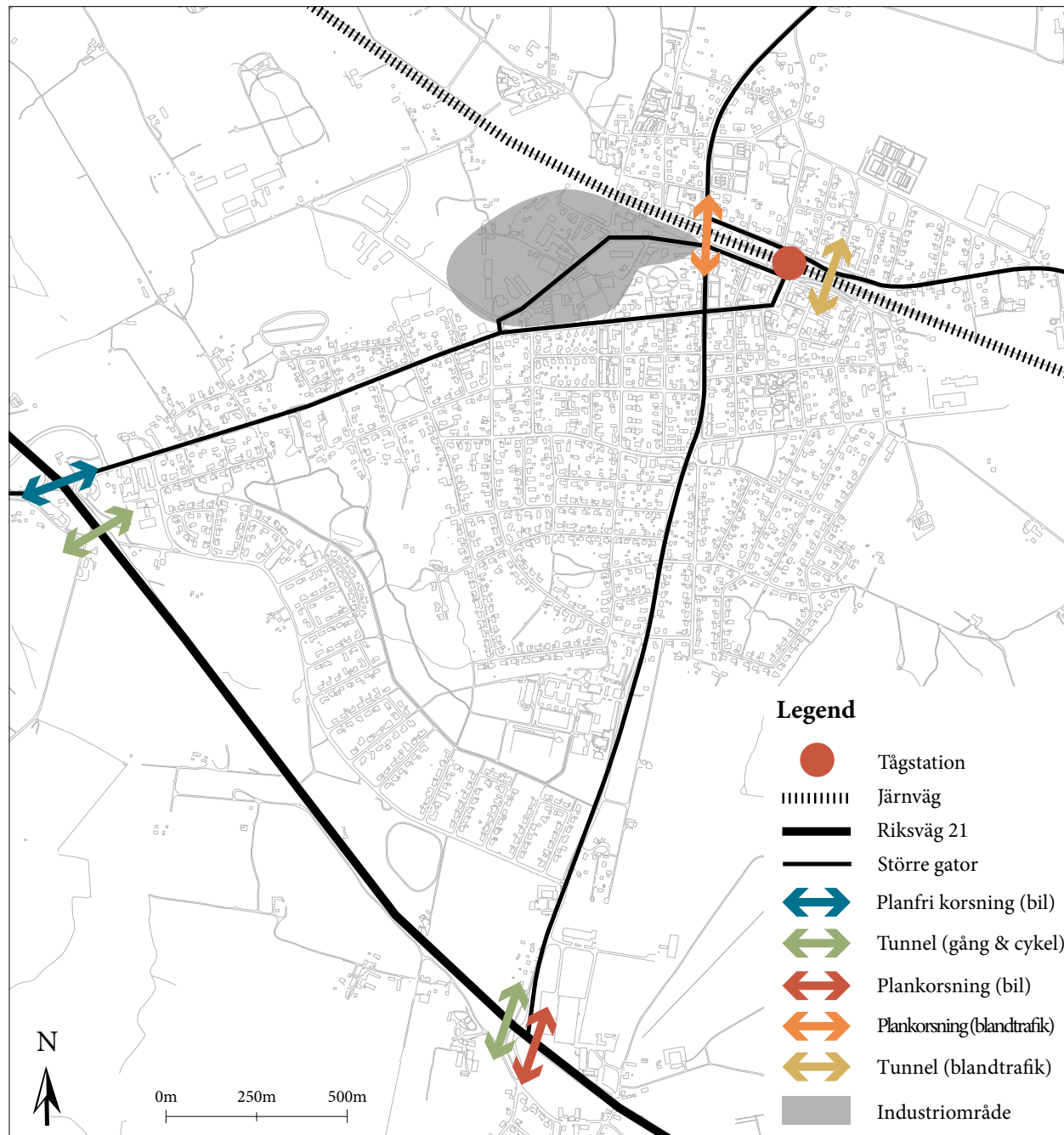


Illustration över barriärer och dess övergångar

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

Vinslöv avgränsas av järnvägen i norr och av riksväg 21 i söder. Båda dessa avgränsningar utgör två starka barriärer i samhället. Kartan visar var det finns möjlighet att passera barriärerna.

Utöver dessa stora barriärer kan också de mest trafikerade gatorna i byn upplevas som barriärer samt även industriområdet vid järnvägen som upptar ett relativt stort område i de centrala delarna av byn.

Barriärernas karaktär

Järnvägens passager (ovan)

De två bilderna illustrerar de två övergångar där det idag är möjligt att passera järnvägen. Tunneln är betydligt säkrare än plankorsningen, men trots det används plankorsningen i större utsträckning eftersom den ansluter naturligt till omgivande strukturer.



Riksväg 21 (n.v.)

Riksväg 21 är en stor barriär och illustrationen på föregående sida visar att det enbart är möjligt att passera vägen på två platser. Lyckligtvis är båda passagerna säkra för gående och cyklister via tunnlar. Däremot utgör Vannebegakorset på bilden fortfarande en fara för biltrafikanter.



Järnvägen och industriområdet (n.h.)

Järnvägen är tillsammans med riksväg 21 den största barriären i samhället. I kombination med industriområdet (se föregående illustration) blir effekten ännu starkare.

Lokal cykelkarta

Anvisade cykelstråk

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv samt Hässleholms kommun cykelkarta, privat illustration.

Cykelstråken är få och studerar man kartan verkar utbudet relativt glest. Men det behöver nödvändigtvis inte betyda att det saknas säkra cykelstråk i övrigt, endast att det saknas anvisade sådana. Utanför anvisade cykelleder kan man t.ex. välja att cykla på villagatorna, som erbjuder en relativt säker cykelväg. Alla cykelstråk fungerar också som gångstråk. Säkerheten på cykelstråken är dock varierande och det är vanligt att cykeln samsas med antingen gångare, moped och bil.

Användbarheten och trygghetsfaktorn utmed cykelstråken är goda. De flesta cykelstråk går längs med en gata som erbjuder god gatubelysning och de cykelvägar som har en annan sträckning är upplysta med annan belysning. Trygghetsfaktorn är hög, eftersom man ofta cyklar där det är god insyn från bostäder eller större gator. Tunnlarna däremot kan dock upplevas otrygga, speciellt under de mörka timmarna, men generellt sätt så anser jag att cykelvägarna är trygga.

Cykelstråken är mycket lokala, vill man cykla vidare ut på landsbygden tvingas man i de flesta fall att cykla utmed landsvägar. Den enda cykelväg som leder vidare är cykelvägen mot Hässleholm, som är relativt nyanlagd.



Cykel- och promenadstråk

Slinga kring sjön (o.v.)

Utöver de angivna cykelstråken erbjuds det också andra stråk som inbjuder till rörelse, t.ex. slingan runt Vinslövssjön. Markmaterialet är stenmjöl vilket har en relativt hög tillgänglighetsfaktor samtidigt som det passar in i den naturliga miljön.



Blandtrafik på cykelled

(o. mitten & o.h.)

Att blanda trafikslag kan ge upphov till osäkerhet hos en del trafikanter, speciellt bland barn och äldre. Men i vanliga fall fungerar kombination mellan gång- och cykeltrafik bra och denna kombination är mycket vanlig i Vinslöv.



Separerade stråk (n.v.)

På en del stråk, framförallt i närheten av stationen finns dock separerade gång- och cykelstråk. Här höjer separationen trygghetsfaktorn, speciellt eftersom det är nedförsbacke och cyklisterna kan komma upp i höga hastigheter.

Stråk i park (n.h.)

Ett annat exempel på promenadstråk, är stråk i park. Bilden är från Furutorpsparken där det erbjuds upplysta stråk samt olika underlag efter behag.



Cykelparkeringar i närhet till kollektivtrafik



Stationen (ovan)

Stationen erbjuder cykelparkering på båda sidor om järnvägen, men något cykeltak finns inte. Cykelparkeringen mot torget är ofta full (vänster) och det är ingen ovanlig syn att cyklarna parkeras utanför cykelställen. Den norra parkeringen (höger) används inte i samma utsträckning.



Torget (n.v.)

På torget kan man parkera sin cykel vid ett litet cykelställ i sydöstra hörnet. Utöver denna parkering erbjuder verksamheterna sina egna cykelparkeringar, dock få platser och med dålig kvalitet.

Busshållplats (n.h.)

De flesta busshållplatser erbjuder någon form av cykelparkering, antingen vid busskuren eller en separat i närheten. Denna cykelparkering är däremot en av de bättre.

Fyra cykelrutter till tågstationen

Hur ser cykelvägarna ut till och från stationen?

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

För att förtydliga hur en cykeltur kan se ut i verkligheten presenteras här fyra olika cykelrutter. De fyra rutterna representerar de vanliga rörelserna inom byn. De utvalde rutterna sammanlänkar hela tätorten samtidigt som de kopplar an till omkringliggande byar. Cykelrutterna kommer att presenteras som en bildsekvens med förklarande text.



Cykelrutt 1: Från Sörby till stationen



Osäkra passager

Ovan: Om man bor i Sörby och vill cykla till stationen tvingas man att cykla utmed landsvägen, som är relativt smal. Precis som första bilden visar är viljan stor att undvika landsvägen och därför har detta alternativa stråk skapats. När man når tätorten finns det möjlighet att cykla utmed en breda trottoar, som senare övergår i cykel- och gångstråk.

Mitten: Då man närmar sig järnvägen och ska ta sig vidare mot stationen längs med spåren möts man av en odefinierad korsning. Som cyklist känner man sig osäker eftersom det bl.a. lätt blir stående kö mitt i korsningen pga. plankorsningen. Övergångsställe saknas helt och hållet.

Nedan: När man som cyklist lyckats passera korsningen transporteras man återigen utmed en cykelväg. Men när man närmar sig stationen tvingas man passera gatan utan anvisad eller markerad överfart och därefter cyklar man rakt igenom bilparkeringen för att nå fram till cykelparkeringen.

Cykelrutt 2: Från Årslöv till stationen



Smal landsväg

Ovan: Från Årslöv startar man också ruten utmed en landsväg. Problemet med landsvägarna är att de är relativt smala och det är vanligt att hastigheten 70 km/h överskrids. Först när man som cyklist når tätorten har man chans att cykla längs med en cykel- och gångväg.



Mitten: Därefter anländer man till stationsområdet och tunnelpassagen. Tunneln medför en höjdskillnad som för en cyklist kan kännas onödig, men på grund av den säkerhet som tunneln medför utgör höjdskillnaden inget irriterande hinder. Däremot tvingas man återigen passera gatan mot cykelparkeringen utan anvisad överfart.



Nedan: För att undvika höga kanter och ojämnt underlag väljer man även här som cyklist att passera bilparkeringen. Därefter är man framme och kan parkera sin cykel i cykelstället och invänta tåget.

Cykelrutt 3: Från Vanneberga till stationen



Hänvisas till trottoaren

Ovan: I Vanneberga börjar cykelturen utmed en bygata. Därefter passerar man riksväg 21 via den säkra tunneln och fortsätter vidare på gång- och cykelstråket längs med Vannebergavägen.

Mitten: När man passerat vårdcentralen upphör cykelvägen och övergår i bred trottoar, som också ses som en anvisad cykelled. Men problemet är att trottoaren korsas av utfarter kontinuerligt, som ger upphov till osäkerhet och irritation hos cyklisten som ogärna saktar in farten. Stråket är däremot skonat från onödiga hinder eftersom gatan är upphöjd till trottoarens nivå. Därefter passerar man gatan och cyklar vidare på en gång- och cykelväg.

Nedan: När man passerat cirkulationsplatsen och svängt höger in mot torget blir man återigen hänvisad till trottoaren, om man inte väljer att cykla på gatan bland bilarna. På torget blir man som cyklist osäker på vart man ska cykla, men det slutar med att man cyklar tillsammans med de parkerade bilarna utmed gatan. Efter torget anländer man till cykelparkeringen vid stationens södra sida.

Cykelrutt 4: Från Lommarp till stationen



Markerad cykelväg längs med trafikerad väg

Ovan: Från Lommarp börjar cykelturen även här utmed en landsväg, men här finns en tydligt markerad zon för just cykel- och gångtrafikanter. När man närmar sig riksväg 21 kan man fortsätta vidare på den anvisade gång- och cykelvägen som leder in mot tätorten via en tunnel.



Mitten: Via tunneln är man nu på rätt sida av barriären och man kan fortsätta via en villagata ut mot en anvisad gång- och cykelväg.



Nedan: Gång- och cykelvägen fortsätter hela vägen till cirkulationsplatsen där man börjar skymta torget. Men precis som med föregående rutt hänvisas man igen till trottoaren eller bilvägen. Väl framme på stationen är det bara att parkera och invänta kommande tåg.

Tillgängligt för alla



Anpassade stråk

Tillgängligheten är viktig i de centrala delarna av byn eftersom det bor och rör sig många äldre i området. De ska kunna ta sig till affären utan att känna sig otrygga och onödiga hinder ska inte försvåra deras väg.

Utmed torget är det dock stora problem med tillgänglighetsanpassningen. En del av verksamheterna har tillgänglighetsanpassats i efterhand, t.ex. stationsbyggnaden (överst till höger). Dessvärre är resultatet av efteranpassning i flera fall provisoriska och inte alltid så välfungerande.

Generellt sätt kan man däremot säga att byn har god tillgänglighetsanpassning eftersom de flesta trottoarer och stråk är anlagda med asfalt. Däremot finns det onödiga kanter som utgör ett återkommande problem för både cyklister och äldre.

Vanligtvis finns det också säkra övergångsställen men som analysen visat tidigare krävs det fler strategiskt placerade övergångsställen på sina håll. I dagsläget är det inte självklart att släppa ut barn på cykelvägarna, just pga. de osäkra eller helt bortglömda övergångsställena. Gång- och cykeltunnlarna är goda exempel på åtgärder som gör det säkrare för barn.



SOCIALT

Mångfald, samlat och interaktion

Olika bebyggelse typer



Villa, radhus och lägenhet

De flesta som bor i Vinslöv bor i villa. Villaområdena dominerar ortens struktur och skänker karaktär till samhället. Utöver villorna finns det några få radhus och lägenhetsbyggnader, som främst är lokaliserade i närhet till centrum. I nuläget är det brist på radhus och lägenheter i byn. Befolkningen blir allt äldre och många hade gärna flyttat ifrån sin villa till ett mindre boende, men det utbudet finns inte än. Däremot byggs det nya lägenheter just i denna stund.

Verksamheter och bostäder

På torget är några av byggnaderna kombinerade med verksamheter i bottenplan och lägenheter i övre plan.

Gårdar på landet

Utanför tätorten domineras landskapsbilden av öppna landskap och skogar med enstaka lantgårdar.

Socialt liv i Vinslöv

Föreningslivet

De flesta sociala aktiviteter sker inom en förening. Föreningslivet är bra och har ett stort utbud för att vara en så pass liten ort. Det finns aktiviteter för både inom- och utomhus. De tre största idrottsverksamheterna är handboll, fotboll och brottning. Utöver sporten kan kyrkans verksamhet ses som en viktig mötesplats. Ett annat exempel är pensionärernas riksförbund.

ICA och spelbutiken

Det är dåligt med mötesplatser i centrum. Den mest trivsamma mötesplatsen utgörs av de två bänkarna i centralparken (fotot nere till höger). Det är nästan enbart caféet som erbjuder en mötesplats inomhus där man inte tvingas bli medlem först. Största mötesplatsen är ICA och spelbutiken i stationsbyggnaden. Här vistas folk ibland bara för att få småprata med någon och träffa bekanta.

Årliga event

Det finns också några årliga event i byn som faktiskt drar mycket folk, även från närliggande orter. Återkommande event är t.ex. Vinslövsdagarna, byamarknaden och den årliga loppmarknaden.



Vardaglig service i byn



Det nödvändigaste erbjuds - plus lite till

Vinslöv har ett bra utbud av vardaglig service. Utöver två mataffärer finns här bibliotek, apotek, sparbank, filmuthyrning, blomsterhandel (flera stycken), pizzerior (också flera stycken), kläd- och skobutik, frisörer, café, spel- och postombud samt en delikatess köttbutik. Det nödvändigaste går alltså att finna här och lite där till. För övrig shopping och inköp vänder sig Vinslövsborna vanligtvis till Hässleholm och Kristianstad.

Orienterbarhet/ läsbarhet

Skyltning (vänster)

Skyltningen i byn är generellt mycket dålig. Speciellt tydligt är det att skyltning mot centrum och stationen helt saknas vid en av de mest använda infarterna. Fotona är tagna i närheten av centrum, men det finns ingenting som antyder att centrum är i närheten.



Tågresenärerna (höger)

För de tågresenärer som inte känner till Vinslöv, blir avstigningen vid stationen en förvirrad upplevelse. Det är otydligt vart man ska ta vägen redan på perrongen eftersom det saknas skyltning. När man lämnat perrongen är orienterbarheten fortfarande dålig eftersom det även här saknas skyltar.



Ungdomarna



Pensionärerna



Barnfamiljen



Barnfamiljen

Källa: Privat illustration.

Den största boendegruppen i orten är barnfamiljerna. Ett litet samhälle som Vinslöv är en bra plats att uppfostra barn, det är nära till naturen och det är vanligtvis tryggt och säkert. Det är dessutom god kommunikation, vilket gör det möjligt för föräldrarna att arbeta i närliggande städer samtidigt som barnen går på dagis och skola i Vinslöv.

Ungdomarna

Ungdomarna blir automatiskt en av de större boendegrupperna, eftersom många barnfamiljer väljer att bosätta sig här. Däremot när ungdomarna går ut gymnasiet är det många som väljer att flytta från byn.

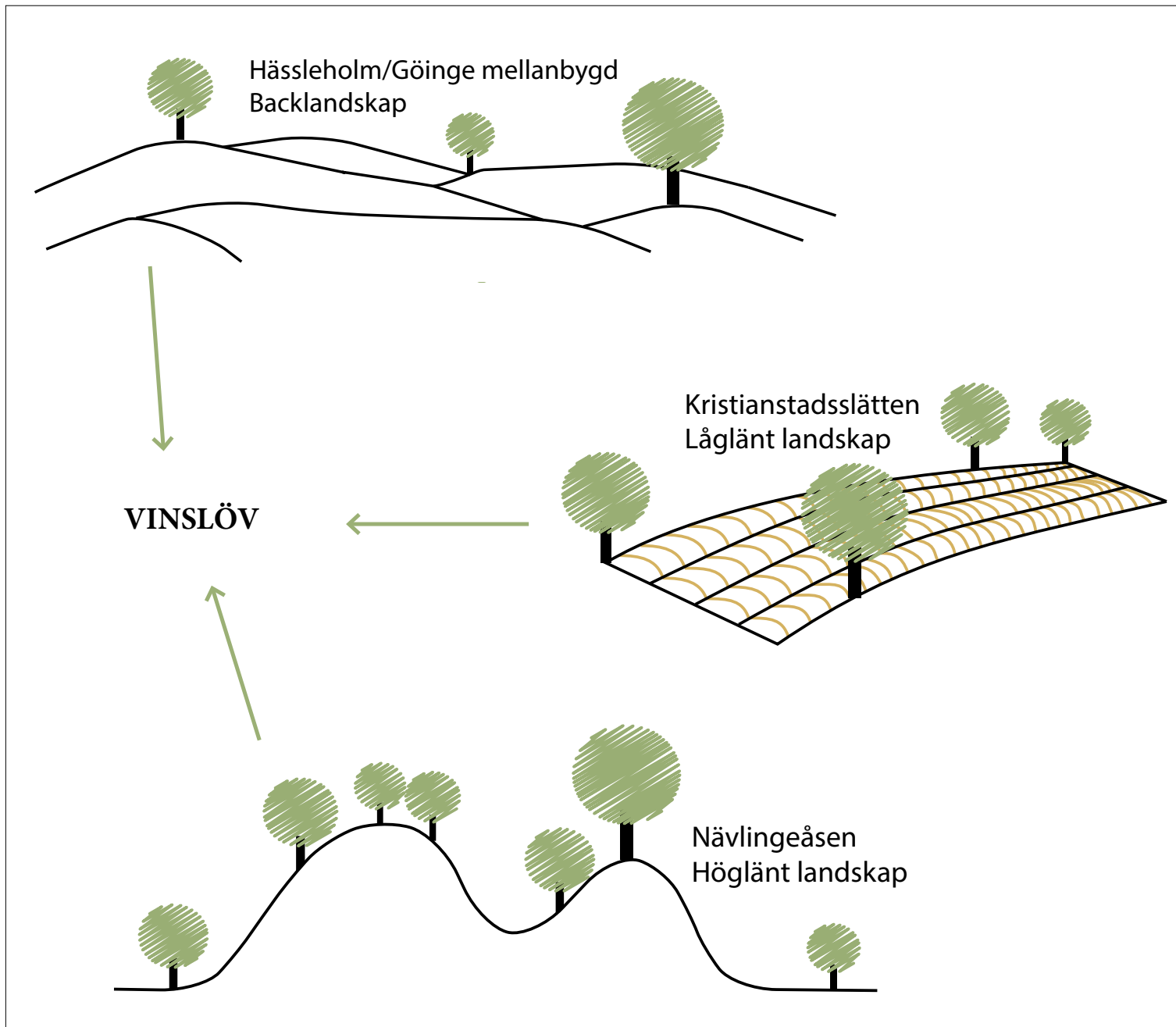
Pensionärerna

Pensionärerna är också en stor grupp i byn. De som har varit bosatta i orten länge väljer i många fall att stanna kvar även när de blir gamla.

SINNLIGT

Finmaskigt, rumsligt och härligt

Landskapet - I ett större perspektiv



Backlandskap

Källa: Privat illustration.

Vinslöv ligger mitt emellan tre landskapstyper (Länsstyrelsen, 2007). I nordvästlig riktning finns backlandskapet också kallat *Göinge mellanbygd*. Detta landskap domineras av skog, åker och betesmark.

Kristianstadsslätten

Österut präglas landskapet av Kristianstadsslätten, ett låglänt landskap som domineras av åker och betesmark.

Nävlingeåsen

Söderut gränsar orten till det höglänta landskapet, också kallat *Nävlingeåsen*. Detta landskap domineras av skog.

Landskapet lokalt

Åkerlandskapet (o.v.)

Åkerlandskapet är precis runt husknuten om man bor i tätortens utkant. Utblickarna är långsträckta eftersom landskapet är relativt platt.



Boskogen (o.h.)

Boskogar och blandskogar går att finna söderut. Här erbjuds varierad terräng och längd på promenadstråken.

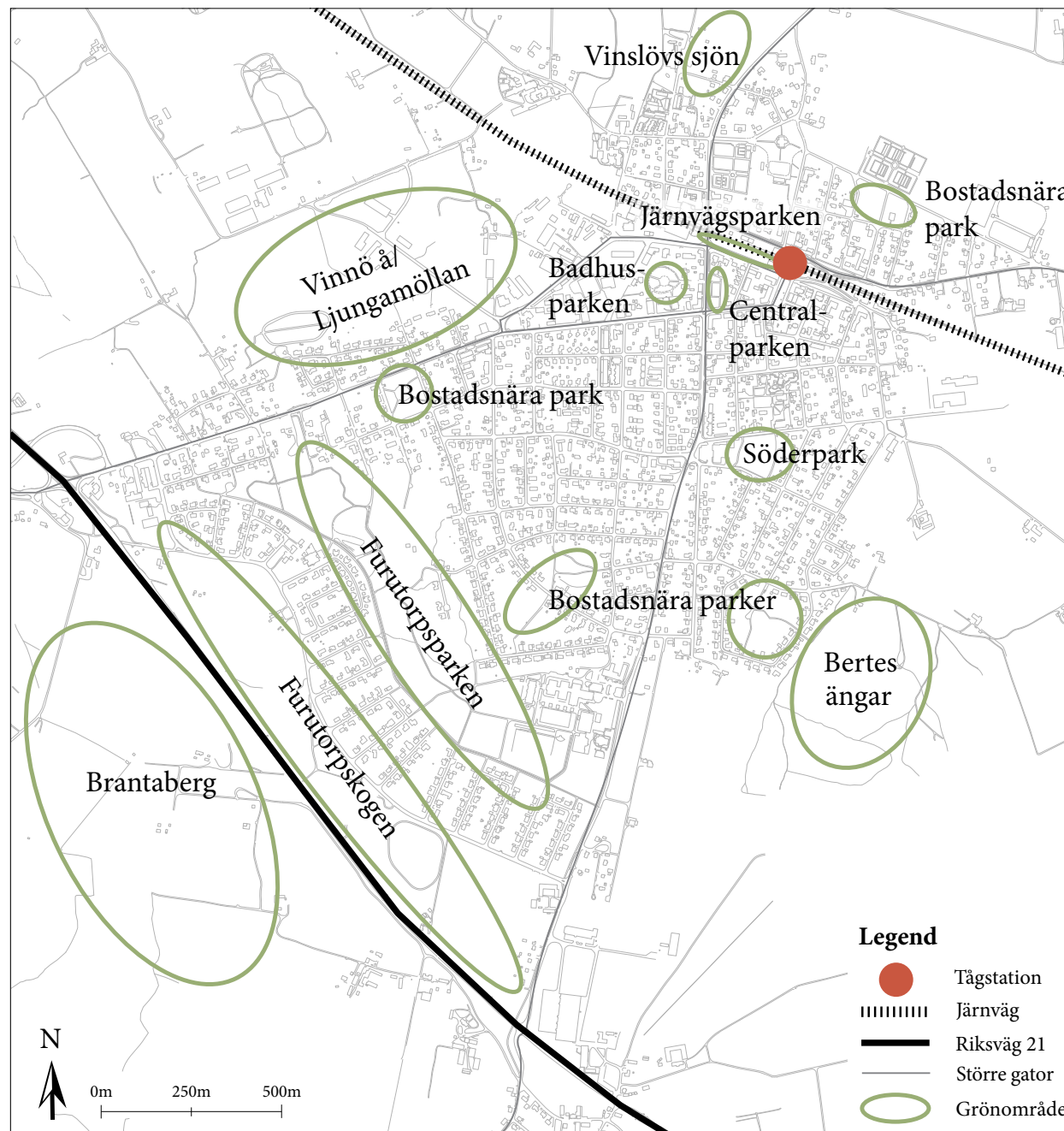


Beteshagen (n.v.)

Beteslandskapet finns representerat i direkt anslutning till tätorten. Det är vanligt att se betande kor och hästar.

Granskogen (o.h.)

Landskapet är som sagt varierande, det finns också granskogar i närheten.



Karta över grönområden

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

Närheten till landskapet erbjuder Vinslövsborna vackra strövmråden i utkanten av tätorten. Brantaberg bl.a., erbjuder vackra promenader i vackert blandskogsområde.

Furutörpsområdet erbjuder stora och varierande grönområden, med naturlig karaktär. I de mer centrala delarna av byn utgörs grönskan av mindre parker, ofta med stora gräsytor och gles vegetation.

Grönska i utkanten av tätorten

Vinslövssjön (ovan)

Vinslöv sjön erbjuder vackra vyer och trevliga promenadstråk runt sjön.



Vinnö å (n.v.)

Vinnö å rinner väster om Vinslöv och erbjuder bl.a. intressanta lekmiljöer för barn. På denna bild närmar sig *Vinnö å* Vinslövssjön och i bakgrunden kan man skymta Vinslövs hembygdsgård.



Övrig grönska (n.h.)

Fotot visar ett exempel på gränsen mellan ort och landsbygd. Här i form av läplanteringar av björk.

Furutorpsparken



Lekplats och stråk (vänster)

Furutorpsparken erbjuder varierande miljöer. Här finns t.ex. cykel- och gångstråk, lekplatser, en liten skatepark, pulkbackar samt öppna gräsytor för lek/spel. Grönskan är även den varierad och inbjuder till diverse aktiviteter.

Slingan (höger)

Igenom parken finns en tre kilometer lång belyst slinga (Hässelholms kommun, 2012-11-16). Slingan går längs med cykelvägar och bland naturliknande miljöer. Platsen är populär bland både barn och vuxna.

Grönska i centrum

Järnvägsparken (o.v.)

Grönskan i centrum består till största del av mindre parker. Parkerna har funnits länge och är i dagsläget i behov av upprustning. De biologiska och rekreativa värdena är också mycket låga. Denna bild visar Järnvägsparken. Den är placerad i närheten av stationen, men att kalla den park i dagsläget är svårt. Den är i stort behov av renovering.



Centralparken (o.h.)

Fotot är talande för all grönska i centrum; gräs, enstaka träd/buskar och några ostrategiskt utplacerade gångstigar. Det är sällan bänkarna används just eftersom miljön runt omkring är ointressant och oinbjudande.



Badhusparken (nedan)

Badhusparken är däremot den park i Vinslöv som mest lever upp till benämningen *park*, men upplevelsen påverkas negativt av dess omgivning då parken bl.a. angränsar till baksidan av gammal industri.

Tågresenärens upplevelse



Nedlagt industriområde (o.v.)

När tåget rullar in i Vinslöv från Hässleholm möts resenären av en tråkig syn, nämligen ett gammalt industriområde. Området är mer eller mindre övergivet och används inte för dess ändamål längre. De förbipasserandes bild av samhället präglas av denna utblick.

Järnvägsparken (o.v.)

När tågresenären passerat industriområdet skymtas järnvägsparken. Den intressantaste i parken är konstinstallationen av Monika Gora.



Övergivna gräsytor (n.v.)

På norra sidan om järnvägen möts man som tågresenär av övergivna gräsytor. I *Vinslövs tätorts översiktsplan* (Hässleholms kommun, 2005) föreslås det att området bör bli parkmark.

Stationsbyggnaden och perrongen (n.h.)

Tågresenären upplever också själva stationen med perrongerna. Har man tur kan man härifrån, mellan vegetation och stationsbyggnad skymta torget.

UTVÄRDERING

De nio karaktärerna

Cirkeldiagram

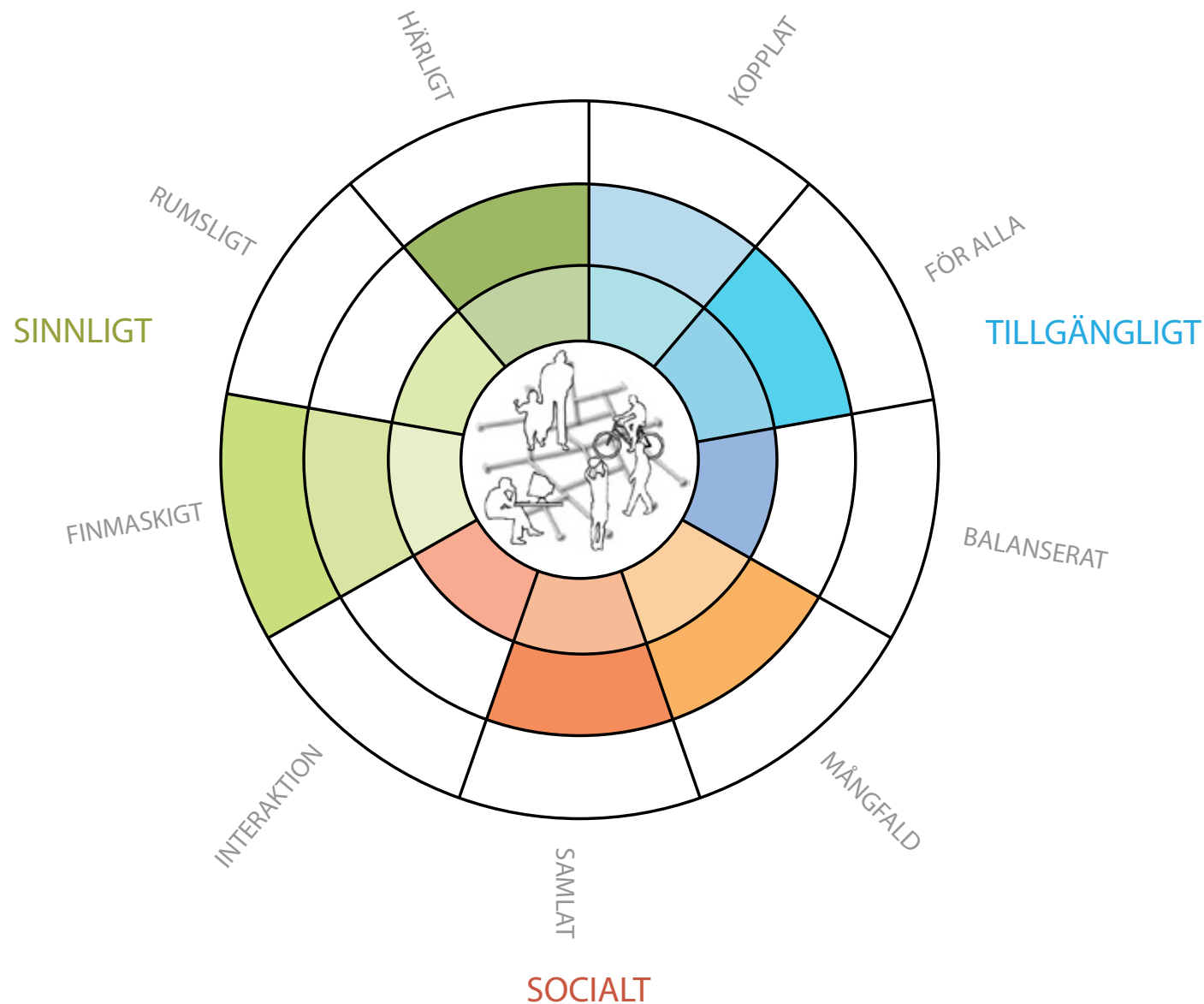
Figur 3: Sammanfattning

Källa: Privat illustration, baserad på Gehl Architects (2010).

Tillgängligt: När det gäller kategorierna *kopplat* och *för alla* är betyget fullt godkänt men det kan fortfarande förbättras. Cykel- och gångstråken kan generellt bli säkrare. Tillgängligheten kan också bli bättre utmed torget. Kategorin *balanserat* får dåligt betyg eftersom bilen har mer makt än övriga trafikanter.

Socialt: Den sociala delen har fått relativt bra betyg när det gäller *mångfald* och *samlad*. Bla. eftersom centrum har en bra koncentration av handel och verksamheter, men koncentrationen hade dock kunnat bli ännu starkare. Däremot får kategorin *interaktion* sämre betyg eftersom det är dåligt med mötesplatser i det offentliga rummet, extra påtagligt i centrum.

Sinnligt: Samhällets struktur erbjuder ett *finmaskigt* nätverk där villagatorna spelar en nyckelroll. Kategorin *rumsligt* får däremot sämre betyg eftersom det finns få platser i den offentliga miljön där man kan känna sig ombonad och rofylld. Den sista kategorin *härligt* får bra betyg pga. närheten till naturen och de större grönområdena som finns i byns utkant. Däremot sänks betyget eftersom centrum saknar kvalitativ grönska.



Samhällets karaktär



Villa, bil och natur

För att beskriva Vinslövs karaktär med några få ord har jag valt ut fyra fotografier som är talande för dess identitet:

- Villaområdet
- Snabb transport till stad
- Närhet till natur och rekreation
- Närhet till landsbygd

I Vinslöv bor man i villa och äger generellt minst en bil per hushåll. Det tar tio minuter att ta sig med bil in till Hässleholms centrum och tjugo minuter till Kristianstad, så kommunikationen är mycket bra. Närheten till städerna präglar samhället på många sätt och även invånarnas vardag. Vinslöv har dessutom en tydlig koppling till landskapet, naturen med de rekreativa värdena och landsbygdens vackra vyer är vardag för Vinslövsbon.



A photograph of a public square. In the background is a two-story yellow building with a red roof. The square is paved with light-colored gravel or cobblestones. There are several trees without leaves, suggesting a cool season. In the foreground, there are two yellow benches, a large white star painted on the ground, and some small stone structures. A silver car is parked on the left side of the square. The sky is blue with some white clouds.

*“Always make public space smaller
than you think there is need for.”*

(Gehl, föreläsning, 2013-02-28)

Platsspecifika analyser i centrum

De 12 karaktärerna

I detta kapitel kommer tre platsspecifika analyser att presenteras. De tre platserna är utvalda eftersom de utgör centrum i dagsläget och för att de tillsammans utgör stationsområdet. De analyserade platserna är torget, järnvägsplattformen och Järnvägsparken.

Torget

Analysens avgränsning avser torget samt omgivande gator och fasader. Torget får i och med denna avgränsning en rumslighet. Torgets utvärderingstabell, samt en lokaliseringsskarta redovisas på nästa uppslag.

Bilen regerar på torget idag. Torget omges av gator på alla håll och mer än halva torget utgörs av parkering. Gatorna är dessutom breda och korsningarna är odefinierade och på sina håll också mycket osäkra att korsa som gångtrafikanter. Det är inte ovanligt att bilar står parkerade här och var, till och med på trottoarerna. Höga hastigheter är heller inte ovanliga trots att det är 30 km i timmen som gäller. De breda gatorna lockar till fortkörning och som gående kan man uppleva otrygghet i och med bilens starka inverkan på platsen.

Trygghetskänslan under dygnet varierar, på dagarna är det alltid mer eller mindre liv på torget, men däremot på kvällarna och nätterna kan det kännas tomt och ödsligt. Närheten till tågstationen bidrar till en ökad rörlighet över och kring torget, men inte i den utsträckning att torget är levande dygnet runt. Belysningen på platsen är god och sikten över torget är bra. Risken för att brottslingar eller andra ovälkomna personer gömmer sig bakom snår eller liknande är mycket låg. Möjligheten att se på torget är bra, men det man ser

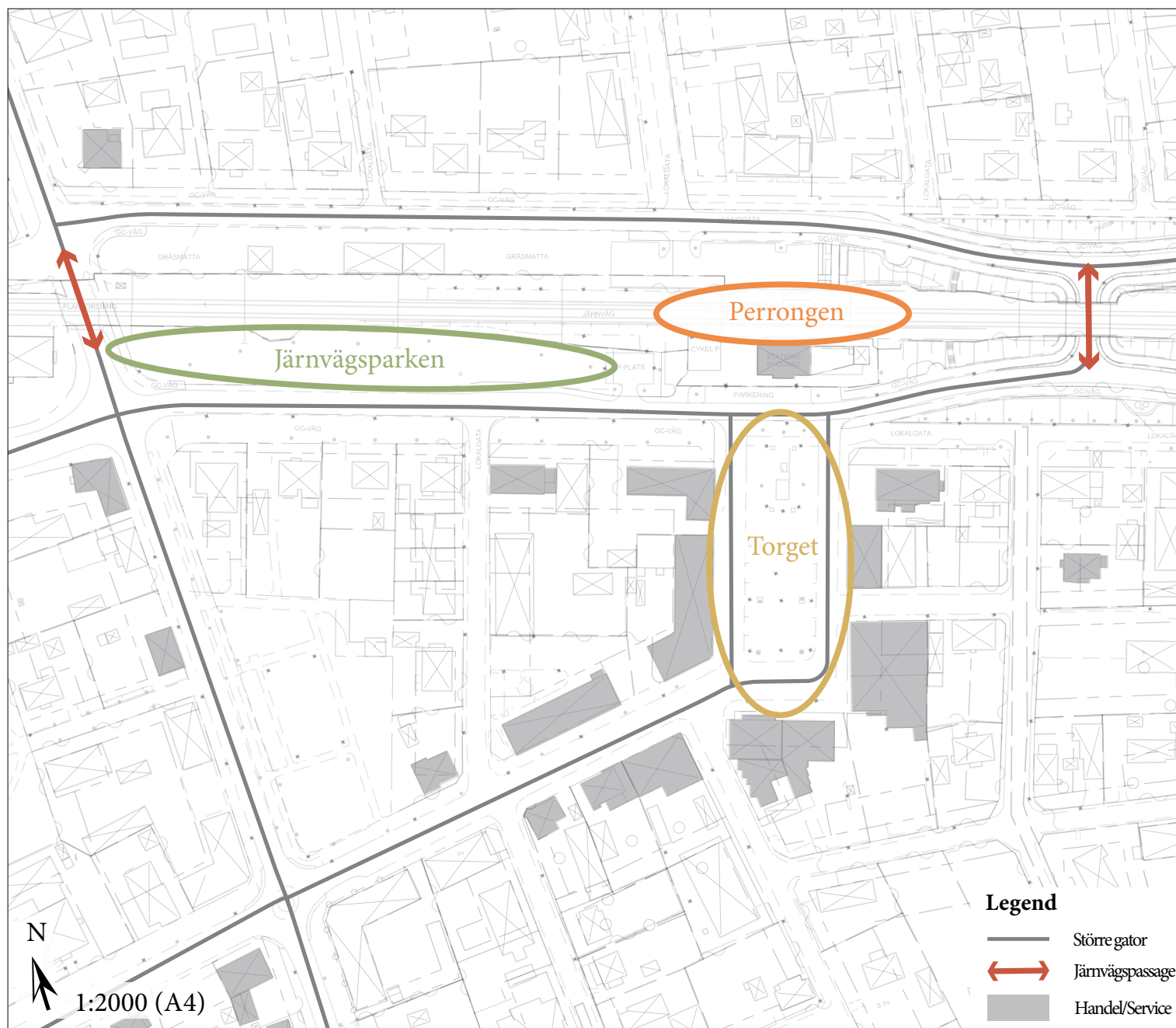
är inte alltid så spännande. Parkeringen som upptar större delen av torget och de omgivande gatorna gör utsikten ensidig och tråkig. Sikten däremot är god och det är lätt att få en överblick över hela torget och vad som sker utmed kantzonerna. Även kvällstid är sikten bra, eftersom torget är väl upplyst.

Att vistas på torget är inte jättetrivsamt, bullret och avgaserna från bilarna påverkar upplevelsen negativt. Däremot tågen bidrar till ett levande centrum med större rörelse och upplevs snarare positivt än störande. Torget är en öppen plats med enstaka träd. De omgivande byggnaderna och träderna fungerar skyddande mot vind och nederbörd, men inte i den mån man hade önskat blåsiga och regniga dagar.

Möjligheten att gå begränsas av bilarna som omger torget, men det finns trottoarer på alla sidor som är fullt fungerande. Däremot är tillgängligheten vacklande på många håll. Det är till exempel flera av butikerna som har trappentréer och endast ett fåtal som erbjuder ramper. Markmaterialet på torget är varierat, det finns asfalt, betongplattor, gatsten och kullersten. Kullerstenen gör att en del områden på torget kan upplevas svårtillgängliga för funktionshindrade.

Torget är omringat av byggnader som bidrar med rumslighet. Det bildas ett stort och öppet rum. Byggnadernas utformning och dess aktiviteter i ögonhöjd gör att skalan känns mindre och relativt mänsklig trots att gatorna är överdimensionerade för platsen.

Lokaliseringskarta

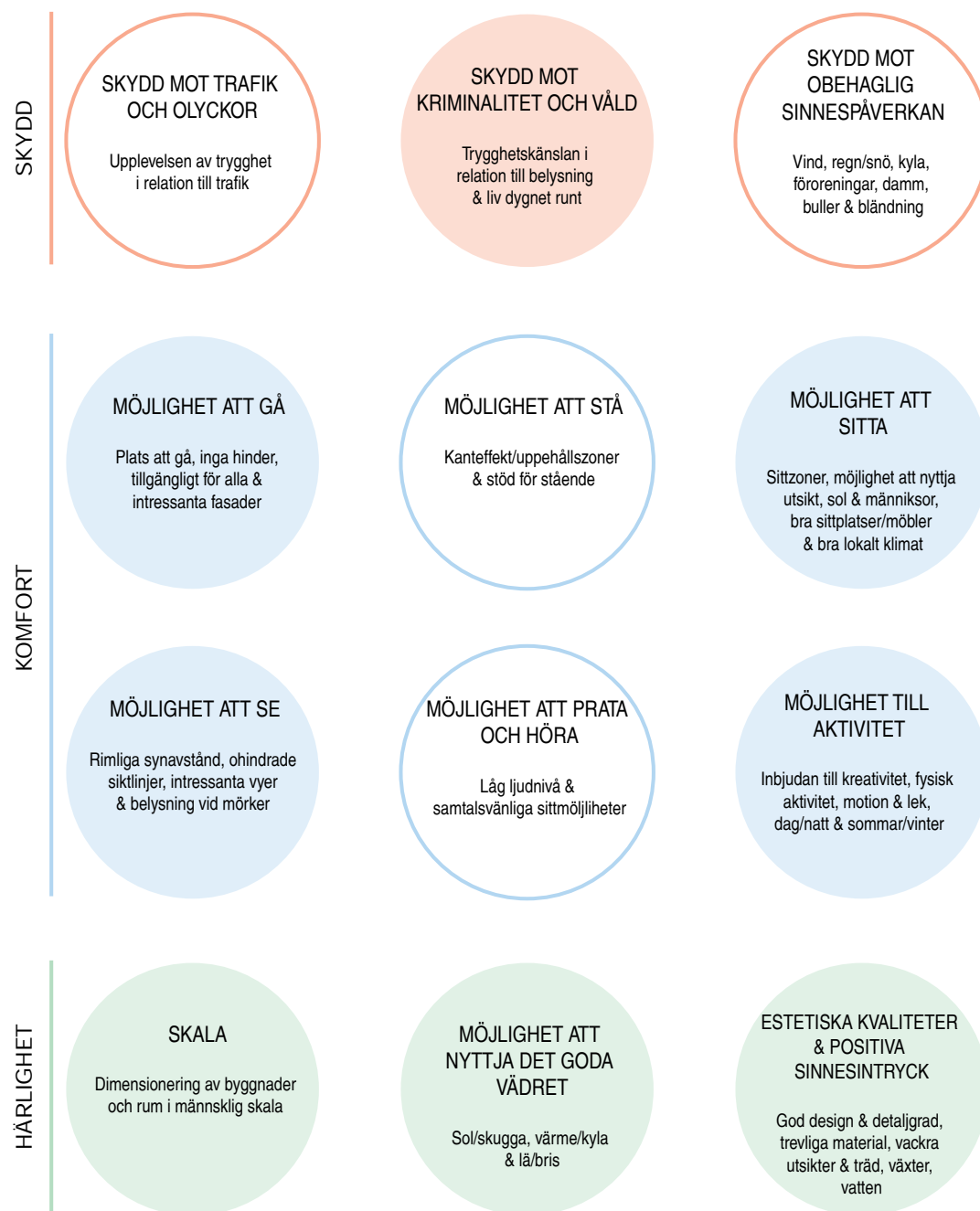


Lokaliseringskarta

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

Kartan visar hur centrum ligger i förhållande till tågstationen. De tre cirklar som är markerade illustrerar tillsammans stationsområdet.

Torget - Tabell



Utvärderingstabell

Källa: Privat illustration.

Torget får inte så bra betyg enligt Gehls analysverktyg, de 12 karaktärerna. Torget når inte högsta betyg i någon kategori. Avsaknaden av trivsamma platser att vistas kring är få och bilen har starkt inflytande på hela torget.



Torget



Fasaderna erbjuder kantzoner tillsammans med butikernas entréer. Men uppehållsmöjlighet är minimal eftersom fasaderna kantas av stora skyltfönster. Däremot de entréer som har trappavsatser är betydligt intressantare sett ur ett kantzonesperspektiv. Här är det inviterande att slå sig ner samtidigt som man har en bra överblick över torgets händelser. De stenpollare som avgränsar parkeringen från gångytorna erbjuder också bra element att uppehålla sig mot.

Sittmöjligheter finns på två platser på torget, totalt finns det sex stycken bänkar. Den norra delen av torget är planerad som uppehållszon och på sommaren är det en omtyckt plats. Solen skiner ofta på platsen och den lilla dammen bidrar till en trivsamt miljö. Däremot under övriga årstider är platsen nästan alltid öde och oinbjudande. Den andra sittzonen är provisorisk och ostrategiskt placerad.

Möjligheten till social aktivitet är inte optimal. Bullret från bilarna är störande och de sittmöjligheter som finns är inte placerade på ett sätt som uppmuntrar till social kontakt. Den bästa platsen att träffa folk är istället inne i någon av butikerna. Aktiviteten på torget består nästan enbart av handel och vardagliga sysslor som att besöka banken eller ta ut pengar. Utöver dessa aktiviteter fungerar torget ibland som en plats för ungdomar att mötas och umgås. En del element inbjuder till lek, t.ex. dammen när den är fylld med vatten under sommarhalvåret samt den upplysta stolen som är ett spännande konstverk av Monika Gora.

Torget har en del vackra detaljer som kullersten och stenpollare, men som helhet är torget ingen vacker eller inspirerande plats för betraktaren. Byggnaderna har olika uttryck och det saknas växtlighet, utöver träd, på torgytan. De träd som finns är dock stora och fina. God design kan diskuteras, jag anser att torget skulle behöva ett upplyft för att fungera bättre och skapa tydligare mötesplatser för personerna som vistas här.

Järnvägs Perrongen

Järnvägs Perrongen begränsas till att enbart behandla perrongerna längs med järnvägen, men spårets och tågens inverkan är oundviklig så därför är dess påverkan behandlad i analysen. Perrongen är en plats för vänta och därför har platsen analyserats utifrån detta ändamål.

Perrongen är planerad på ett sätt att man känner sig trygg trots att tågen passerar alldeles i närheten. Tryggheten beror på perrongens bredd samt de skyddande element som finns placerade på platsen. Däremot de tåg

som enbart passerar, håller vanligtvis en hög hastighet och är man inte uppmärksam kan man bli förvånad när det susar förbi och detta har påverkan på trygghetskänslan för hela platsen.

Trots att stationen ligger i anslutning till Vinslövs centrum är det många stunder under dygnet då perrongerna är öde och tom. För en del kan detta bidra till otrygghet då perrongen upplevs avskild, trots att platsen är lätt att överblicka. Väntkurarna blir då och då vandaliserade, vilket tyder på att platsen är oöversiktlig under längre stunder. På tal om trygghetsfaktorn är belysningen också viktig, och här är den välfungerande och den höjer tryggheten hos resenären när mörkret faller.

Sikten är god längs järnvägsspåren, åt alla håll vilket är mycket viktigt för platsen så man som resenär måste kunna se när tåg rullar in mot perrongen, av säkerhetsskäl. Däremot siktlinjer mot centrum och torget är betydligt sämre. I och med den dåliga utsikten mot centrum kan det vara svårt för personer som aldrig varit på platsen tidigare att orientera sig. En av anledningarna till den dåliga sikten mot torget är den vegetation som idag avgränsar perrongen mot torget.

Möjligheten till att stå och sitta är som bäst vid väntkurerna, här finns sittbänkar samt att kurens skärmar erbjuder många kanter och ytor att luta sig mot. Väntkurerna bidrar också till alla skapa lokalt mikroklimat där man känner sig skyddad samtidigt som man har överblick över på platsen och järnvägen. Man känner sig på något vis trygg och ombeskyddad inne i väntkuren. Vill man däremot utnyttja det fina vädret och sitta i solen får man istället stå, då det inte finns några sittplatser utanför väntkurerna.

Möjligheten till samtal och social kontakt är ganska god på perrongen, eftersom man alla har någonting gemensamt, man väntar på tåget. Speciellt i och utanför väntkurerna är möjligheten till social kontakt stor eftersom det är här de flesta samlas för att invänta tåget.

Som väntande resenär vill man kunna skydda sig mot dåligt väder. I Vinslöv finns det bra förutsättningar för detta ändamål eftersom här finns flera väntkuror som dessutom är stora och kan rymma mycket folk. Det erbjuds också sittplatser och biljettautomat inne i kurerna. Den genomgående designen underlättar för resenären att veta var saker och ting finns. Angående designen är tillgängligheten på platsen mycket god när man ser till markmaterial och oönskade hinder. Däremot hjälpmedel för synskadade saknas helt, så som taktila stråk bl.a.

Järnvägsplattformen - Tabell

Utvärderingstabell

Källa: Privat illustration.

Järnvägsplattformen får betydligt högre betyg än torget. Plattformen ger resenären en god plats för väntan, året runt. Tågen har en stor inverkan på trygghetskänslan, men på en tågplattform är det oundvikligt.

SKYDD	SKYDD MOT TRAFIK OCH OLYCKOR Upplevelsen av trygghet i relation till trafik	SKYDD MOT KRIMINALITET OCH VÅLD Trygghetskänslan i relation till belysning & liv dygnet runt	SKYDD MOT OBEHAGLIG SINNESPÅVERKAN Vind, regn/snö, kyla, föroreningar, damm, buller & bländning
	MÖJLIGHET ATT GÅ Plats att gå, inga hinder, tillgängligt för alla & intressanta fasader	MÖJLIGHET ATT STÅ Kanteffekt/uppehållszoner & stöd för stående	MÖJLIGHET ATT SITTA Sittzoner, möjlighet att nyttja utsikt, sol & människor, bra sittplatser/möbler & bra lokalt klimat
	MÖJLIGHET ATT SE Rimliga synavstånd, ohindrade siktlinjer, intressanta vyer & belysning vid mörker	MÖJLIGHET ATT PRATA OCH HÖRA Låg ljudnivå & samtalsvänliga sittmöjligheter	MÖJLIGHET TILL AKTIVITET Inbjudan till kreativitet, fysisk aktivitet, motion & lek, dag/natt & sommar/vinter
HÄRLIGHET	SKALA Dimensionering av byggnader och rum i mänsklig skala	MÖJLIGHET ATT NYTTJA DET GODA VÅDRET Sol/skugga, värme/kyla & lä/bris	ESTETISKA KVALITETER & POSITIVA SINNESINTRYCK God design & detaljgrad, trevliga material, vackra utsikter & träd, växter, vatten



Järnvägsplattformen är ingen plats som är avsedd för lek eller aktivitet eftersom det är en riskfylld plats att vistas vid. Utifrån denna aspekt är det inte konstigt att det blivit minusbetyg på kategorin möjlighet till aktivitet.

Platsens *härlighet* är också en kategori som måste sättas i samspel med platsens ändamål. Trots att platsen är starkt påverkad av stora element så som järnvägen och stora öppna ytor så finns det trots allt en mänsklig skala. Det som bidrar till att hålla nere skalan är den utrustning som finns utmed perrongen, så som väntkuren, biljetautomaterna samt stationsbyggnadens karaktär och material.

Platsens estetiska kvaliteter är goda. Gestaltningen är välplanerad och kurerna med sina sittplatser är relativt nyinstallerade, vilket stärker intrycket av att platsen är välskött. En välskött plats stärker sedan i sin tur det positiva intrycket av platsen. Driften är hög och det märks då en vandalisering av kurernas glastrutor sker, de är snabbt där och fixar problemet. En god drift ger ett trevligt och välvårdat intryck och minskar risken för vandalisering och nedskräpning. I detta fall fungerar det vanligtvis mycket bra. En annan estetisk kvalitet är den gamla traditionenliga stationsbyggnaden i rött tegel. Det mesta är som sagt välskött, men skyddsmarkeringen intill järnvägskanalen är redan utsliten och otydlig. Istället för färgmarkering hade det varit trevligare med t.ex. natursten i avvikande färg och textur. En sten hade varit både beständigare och vackrare i sammanhanget.

Järnvägsparken

Järnvägsparken har analyserats utifrån ändamålet att vara en intressant utblick för tågresenären samt en grön passage för de boende. Analysen inkluderar påverkan från närliggande järnväg samt angränsande gator. I parken är man egentligen relativt trygg, men närheten till järnvägen gör idag att man upplever osäkerhet. En påverkande faktor till detta är att parken upplevs övergiven och som en plats där man inte bör vistas. Man känner sig exponerad på platsen grund av sin öppna karaktär. Komplexiteten är mycket låg eftersom parken utgörs av nästan enbart gräsmatta och några enskilda träd.

Öppna ytor har dock andra fördelar, risken för kriminalitet och våld är låg, eftersom sikten är god och platsen gränsar till bostäder. Rörelsen under hela dygnet är också en faktor som höjer trygghetsfaktorn, däremot kan det vara ganska öde sent på kvällen och när inga tåg stannar. Den öppna karaktären har också inverkan på väderskyddet. Det bästa regnskyddet som erbjuds är en ensam tall, dock en mycket vacker sådan.

Komforten och härligheten på platsen är inte något att skryta om, här är betygen låga. Möjligheten till att gå, stå och sitta är i princip obefintligt och någon stig finns inte, enbart gräsmatta. Gräsmattan är mycket dålig ur tillgänglighetsperspektiv, och det hade varit önskvärt med en anvisad stig i annat material.

Det enda fascinerande med platsen idag är återigen en konstinstallation av Monika Gora. Stolen är omtyckt och ger platsen ett lyft på kvällen då den syns både från tåget och från gatan. Stolen inbjuder till lek, men i övrigt finns det ingen aktivitet på platsen och kantzonerna är nästintill obefintliga. Obefintliga kantzoner gör att parken saknar rumslighet och på så sätt ser människor inte heller det som en plats, bara en yta.

I och med parkens närhet till järnvägen, anser jag inte att parken ska bli en plats där man uppehåller sig under en längre tid, snarare en trevlig grön passage. Parken har stora förutsättningar att stärka sin identitet och funktion eftersom den längsgående gatan är en av de viktigaste infarterna till torget. Den hade också kunnat fungera som en sammanlänkning mellan järnvägens två sidor. Idag fungerar parken inte ens som passage. Alla väljer istället att gå längs med trottoaren.

SKYDD	<p>SKYDD MOT TRAFIK OCH OLYCKOR</p> <p>Upplevelsen av trygghet i relation till trafik</p>	<p>SKYDD MOT KRIMINALITET OCH VÅLD</p> <p>Trygghetskänslan i relation till belysning & liv dygnet runt</p>	<p>SKYDD MOT OBEHAGLIG SINNESPÅVERKAN</p> <p>Vind, regn/snö, kyla, föroreningar, damm, buller & bländning</p>
	<p>MÖJLIGHET ATT GÅ</p> <p>Plats att gå, inga hinder, tillgängligt för alla & intressanta fasader</p>	<p>MÖJLIGHET ATT STÅ</p> <p>Kanteffekt/uppehållszoner & stöd för stående</p>	<p>MÖJLIGHET ATT SITTA</p> <p>Sittzoner, möjlighet att nyttja utsikt, sol & människor, bra sittplatser/möbler & bra lokalt klimat</p>
	<p>MÖJLIGHET ATT SE</p> <p>Rimliga synavstånd, ohindrade siktlinjer, intressanta vyer & belysning vid mörker</p>	<p>MÖJLIGHET ATT PRATA OCH HÖRA</p> <p>Låg ljudnivå & samtalsvänliga sittmöjligheter</p>	<p>MÖJLIGHET TILL AKTIVITET</p> <p>Inbjudan till kreativitet, fysisk aktivitet, motion & lek, dag/natt & sommar/vinter</p>
HÄRLIGHET	<p>SKALA</p> <p>Dimensionering av byggnader och rum i mänsklig skala</p>	<p>MÖJLIGHET ATT NYTTJA DET GODA VÅDRET</p> <p>Sol/skugga, värme/kyla & lä/bris</p>	<p>ESTETISKA KVALITETER & POSITIVA SINNESINTRYCK</p> <p>God design & detaljgrad, trevliga material, vackra utsikter & träd, växter, vatten</p>

Utvärderingstabell

Källa: Privat illustration.

Järnvägsparken får generellt mycket dåliga betyg. Parken är inte inbjudande till karaktären och komforten är mycket låg. Däremot får Järnvägsparken högsta betyg i *Skydd mot kriminalitet och våld* kategorin.

Järnvägsparken





Föreslagna åtgärder

Mål och idéer för ökad tågattraktivitet

I detta kapitel presenteras idéer som uppkommit under processen. De flesta idéerna kräver mer bearbetning för att kunna realiseras, men de är en bra utgångspunkt för framtida gestaltungsförslag. Idéerna är bearbetade i olika detaljgrad, vissa är bara en tanke medan andra är mer genomtänkta. Först presenteras de övergripande planeringsmålen, därefter mer områdesspecifika åtgärder. Tillsist illustreras en del av åtgärderna i bilder.

Övergripande planeringsmål

Skapa balans mellan trafikslagen och ett säkrare trafiknät

- Skapa gator med smalare karaktär för att nedgradera bilen, bl.a. genom alléer och trädtrader.
- Skapa tydliga hierarkier för att skapa trygghet för alla trafikanter.
- Bättre orientering genom tydlig skyltning.
- Skapa säkrare infarter vid Vannebergakorset och Södra infarten.

Planera med "Hela resan perspektivet" i fokus

- Skapa goda förutsättningar för byten mellan olika trafikslag vid stationen, så som cykelparkeringar samt långtids- och pendlarparkering.
- Skapa säkra gång- och cykelvägar till och från stationen. Det ska vara lätt, effektivt och tryggt att välja cykeln.

Skapa identitet vid stationen och centrum

- Använd stationsområdet som marknadsföring för orten.
- Skapa platser med stark identitet som i sin tur stärker människors koppling till platsen.

- Skapa ett helhetsintryck inom området med hjälp av en genomgående gestaltning och återkommande materialval.
- Uppmuntra till konstinstallationer i järnvägs miljön.
- Återskapa "Esplanadernas samhälle".

Skapa mötesplatser i centrum

- Skapa mötesplatser med olika karaktär och funktion.
- Goda möjligheter att sitta, stå och uppehålla sig.
- Skapa kvalitativ grönska med höga biologiska och rekreativa värden.
- Arbeta för en koncentration av centrum; samla istället för att sprida.

Länka samman centrum med "andra sidan"

- Utnyttja den befintliga Järnvägsparken och grönområdet norr om järnvägen.
- Skapa säkrare överfarter över järnvägen (bygg om plankorsningen till tunnel).

Förbättra upplevelsen av Vinslöv för tågresenären

- Skapa ett landmärke, ett igenkännande element som blir identitetsskapande för orten.
- Skapa intressanta utblickar över centrum och Järnvägsparken.

Områdesspecifika åtgärder

Vägnätet

- Plantera tydliga alléer/trädrader där det finns utrymme (återknytning till Esplanadernas samhälle under 1900-talet).
- Tydlig skyltning mot torget och stationen.
- Smalna av gatorna där det är möjligt.

Gång- och cykelvägar

- Skapa säkra cykelvägar genom bl.a. säkra överfarter och tydlig skyltning.
- Gör tydliga markeringar för olika trafikslag för att skapa trygghet.
- Anlägg fler cykelparkeringar med tak samt med möjlighet att låsa fast cykeln ordentligt.
- Skapa upphöjda cykelöverfarter där det är mycket trafik.
- Planera bort onödiga hinder och höga kanter utmed cykelvägarna.
- Gör det lättare att ta med cykeln på tåget.
- Prioritera snöröjning och halkbekämpning av cykelbanor under vintern.

Torget

- Möjliggör bättre tillgänglighet till verksamheterna.
- Nedprioritera bilen genom att skapa trädrader utmed torgets kanter.
- Ge de gående och cyklisterna högsta prioritet.
- Tillåt endast bilparkering vid anvisade platser.
- Skapa rumslighet och en trivsamt mötesplats genom att tillföra kvalitativ grönska.

Tågstationen

- Anlägg fler parkeringar (kort- och långtidsparkeringar för bilen och säkra cykelparkeringar under tak).
- Skapa strategiska utblickar för att underlätta orienteringen och läsbarheten för tågresenären.
- Bygg om den osäkra gatuparkeringen.

Järnvägsparken

- Skapa en inbjudande grön passage.
- Parken ska användas för att sammanlänka centrum med norra sidan om järnvägen.
- Skapa intressanta utblickar för tågresenären.
- Gör parken tillgänglig genom att anlägga en stig.
- Möjliggör för fler konstinstallationer.

Centralparken

- Skapa en välkomnande entré till centrum (strategiskt läge eftersom den är placerad vid den mest trafikerade infarten till torget).
- Skapa en park med möjlighet till aktivitet.

Förbättrad upplevelse för tågresenären

- Riv delar av gamla industriområdet.
- Gör den höga silon till spännande landmärke.
- Skapa intressant blickfång till Järnvägsparken.

Övriga åtgärder

Utöver åtgärder som behandlar den fysiska miljön kan man också införa förmåner och reseavdrag för de som väljer att åka kollektivt. Här nedan redovisas några alternativ som kan påverka människans val av transportmedel.

- Gör det enkelt för arbetsgivare att erbjuda tjänstecyklar till sina anställda.
- Avskaffa reseavdrag för bilresor till och från arbetet, eftersom det missgynnar kollektivtrafiken (Trafikverket, 2008). Istället borde det
- erbjudas reseavdrag för de som väljer att åka kollektivt.
- Fortsatt höjning av parkeringsavgifter i städerna.
- Erbjud de som vanligtvis inte åker kollektivt att testa gratis under en begränsad period. (Skånetrafiken utförde ett liknande projekt kallat *pendlarexperimentet* år 2012).
- Gratis parkering för de som väljer att resa kollektivt, så kallat "Park and ride system". Perfekt för situationen i Vinslöv.
- Att man som pendlare inom Skåne ska kunna utnyttja andra erbjudande som underlättar resor inom hela landet. Enligt Trafikverket (2008) finns det ett betalningssystem som är under utveckling som är tänkt att gälla för all kollektivtrafik i Sverige.

Illustrerade åtgärder

Härnäst följer illustrationer med beskrivande text på några av de åtgärder som precis presenterats.

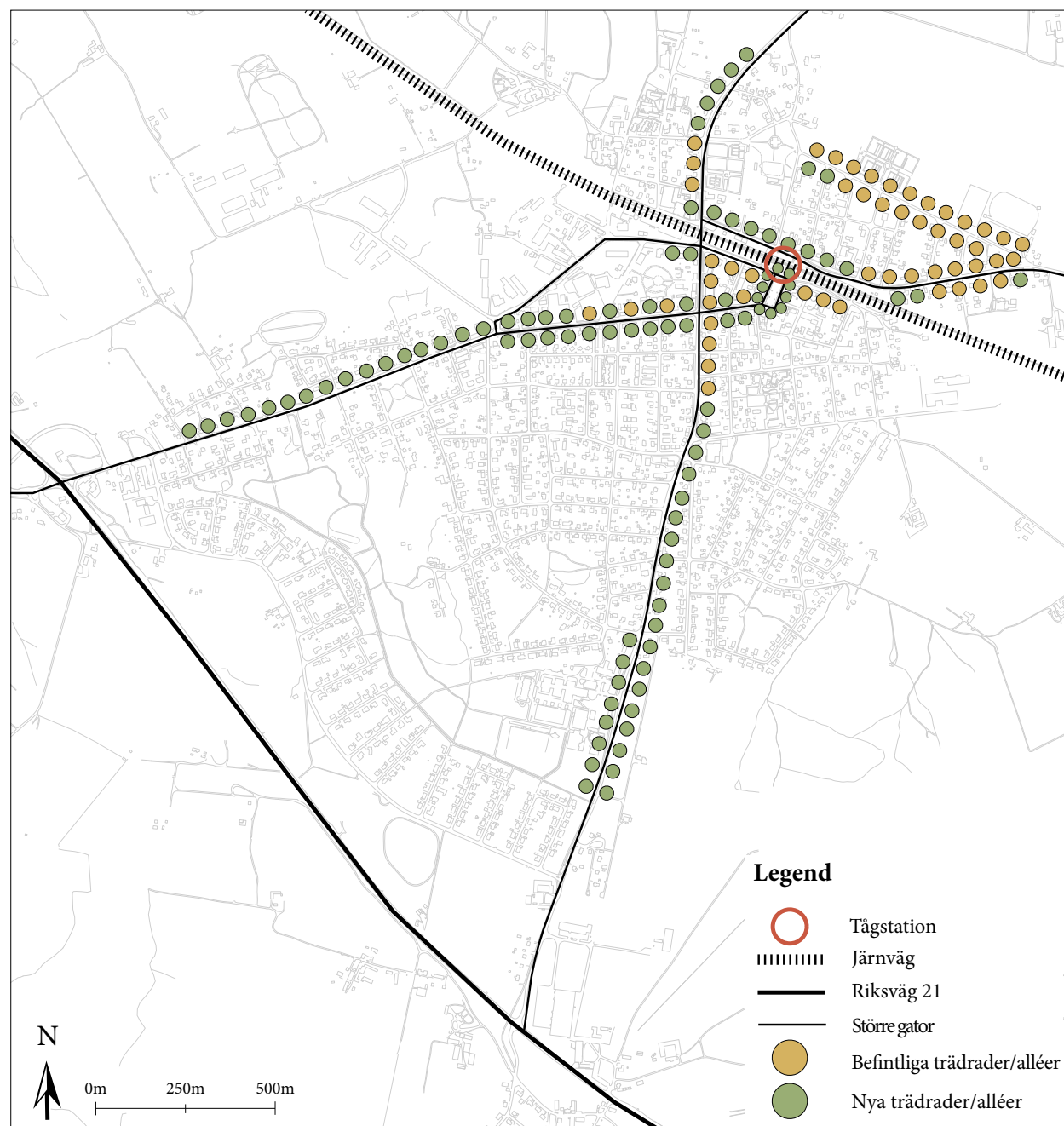
Trädrader och alléer

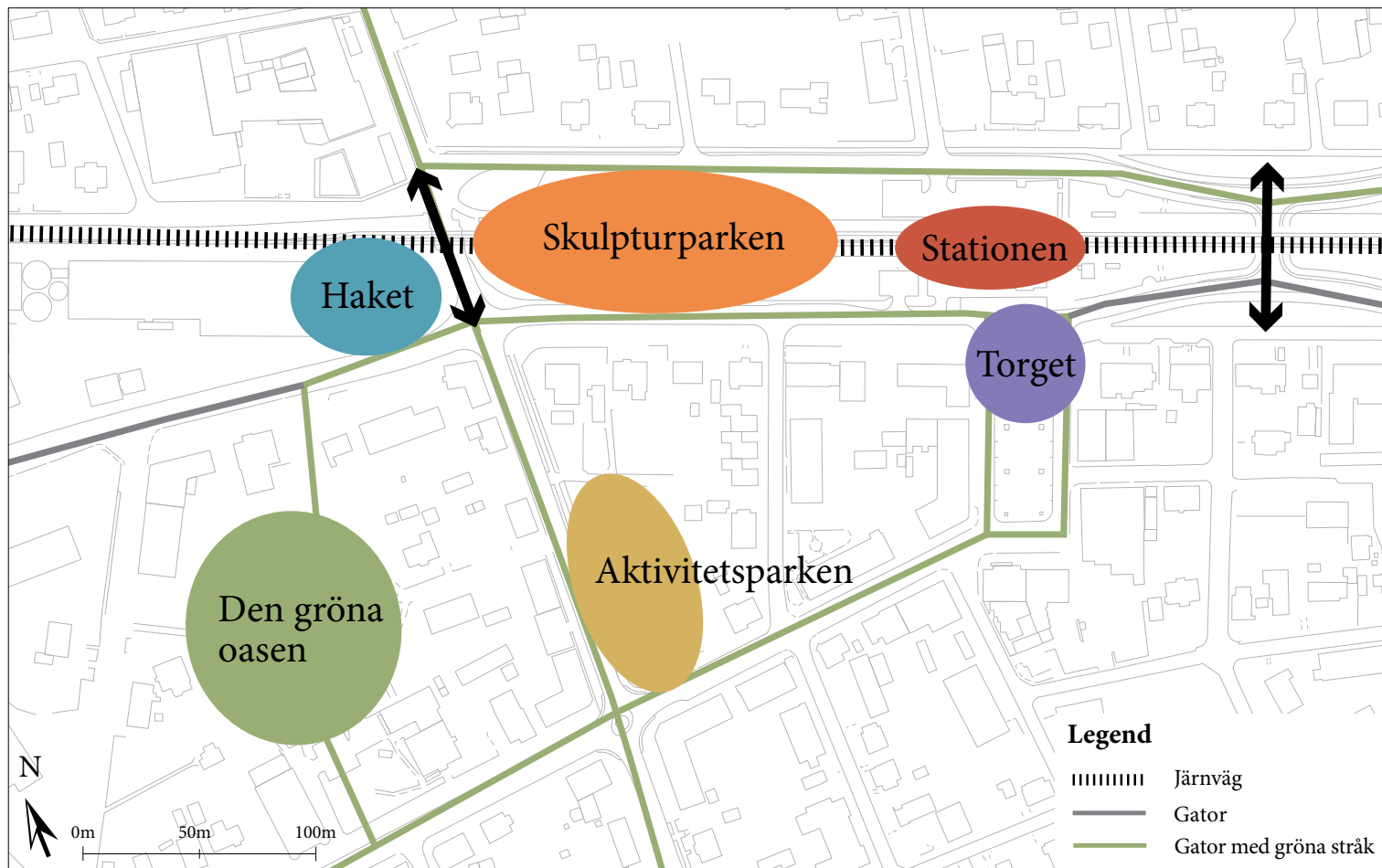
Många fördelar

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

En nyetablering av trädrader och alléer inom tätorten skulle ha många fördelar, bl.a. skulle det leda till högre trafiksäkerhet (pga. sänkta hastigheter), trevligare promenadstråk, ett grönare samhälle samt öka den biologiska mångfalden. Det skulle också skapa en stark historisk anknytning. Träden skulle skapa ett trivsammare transportrum. För gående och cyklister skulle det innebära större möjligheter att röra sig längs med gröna stråk.

Historiskt har Vinslöv kallats Esplanadernas samhälle och denna insats skulle ge orten en chans att leva upp till dåtidens titel. Planteringen skulle också innebära att det historiska korsmönstret genom byn, där de fyra landsvägarna gick förr i tiden, återigen skulle bli tydligt i landskapet.





Haket

- Ungdomarnas mötesplats
- Erbjuder en ungdomslokal (i en gammal industrilokal) med inomhusaktiviteter som skaterink och klättervägg
- Kännetecknas av silon (det nya landmärket)

Den gröna oasen

- Den gröna, lummiga och lugna mötesplatsen
- Har idag en stark rumslig karaktär som bör tas tillvara
- Nuvarande Badhusparken

Skulpturparken

- Den kulturella mötesplatsen
- Grön passage som länkar samman de två sidorna av järnvägen
- Nuvarande Järnvägsparcken

Aktivitetsparken

- Den aktiva mötesplatsen
- Erbjuder boulevard, öppen gräsyta samt lekplats
- Nuvarande Centralparken

Stationen

- Mötesplatsen för transport
- Stor möjlighet till oplanerade möten

Torget

- Den kommersiella mötesplatsen
- Plats med urban karaktär
- Attraktivt läge i närhet till stationen

Mötesplatser med olika karaktär och funktion

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

Förslagets mötesplatser grundar sig i dagens struktur och de behov som finns för att skapa ett attraktivt och levande centrum. Trots att flera av de föreslagna mötesplatserna finns idag, betyder det inte att de är en fungerande mötesplats i dagsläget.

Karaktären hos dagens parker är tråkig och intetsägande. Mitt förslag är att ge alla platser sin egna starka identitet. Eftersom mötesplatserna grundar sig i den befintliga strukturen kräver genomförandet inte alltför stora insatser, i en del fall endast upprustning.

De olika mötesplatserna länkas samman via ett grönt stråk som utgörs av trädrader och alléer. Sammanlänkningen skapar ett trevligt promenadstråk mitt i centrum.

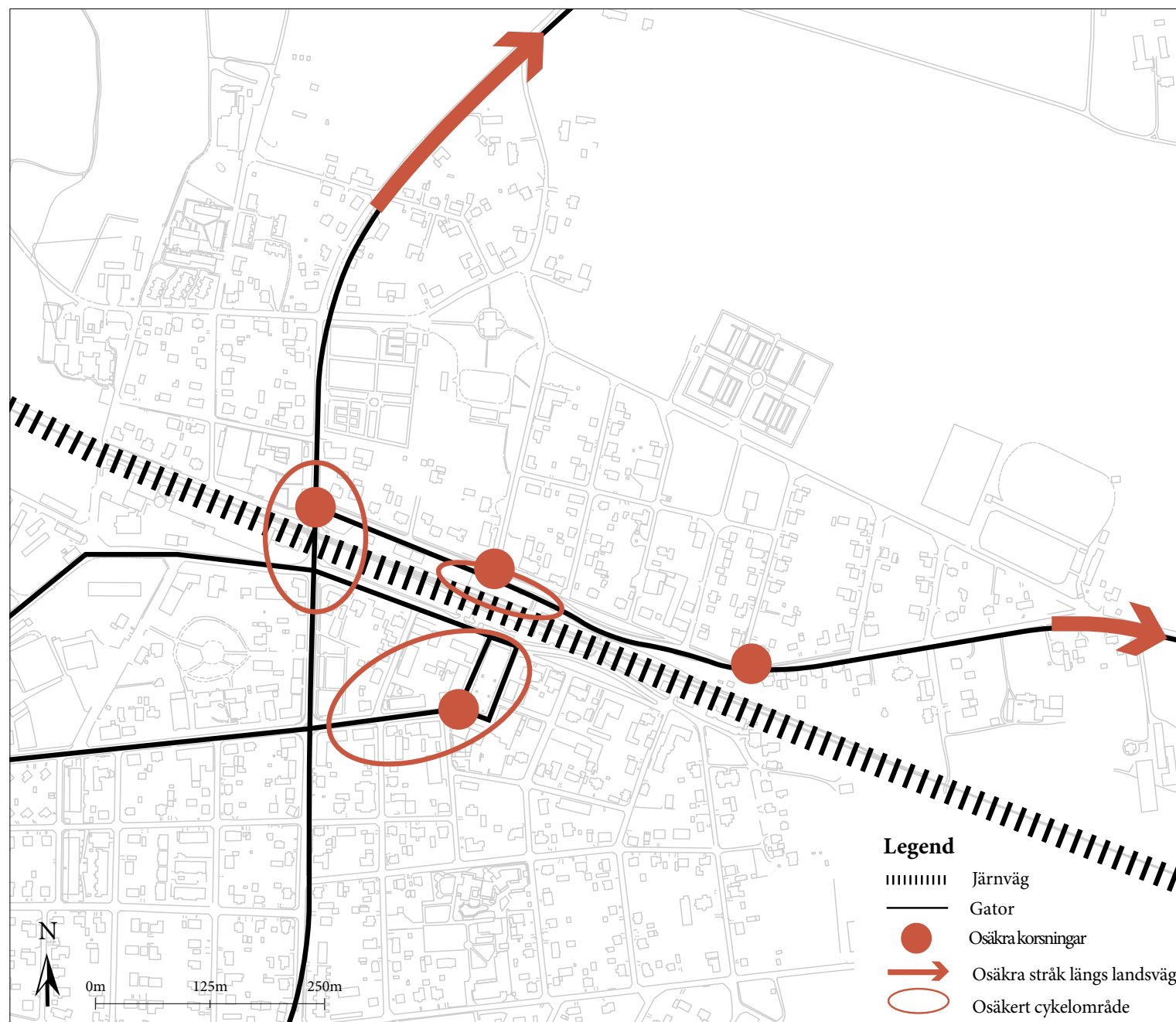
Osäkra gång- och cykelparti

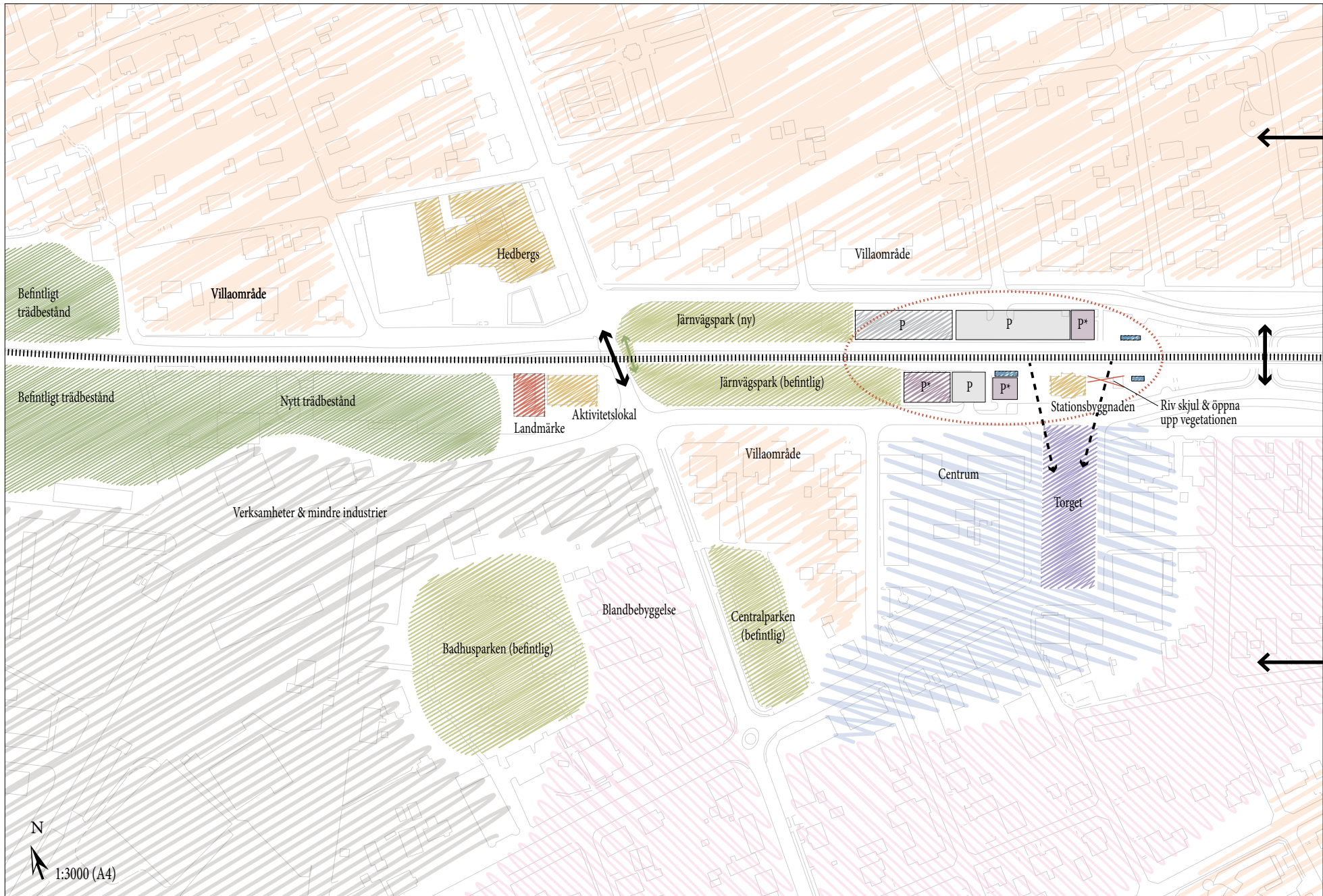
Här krävs det åtgärder

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren.

Illustrationen visar centrum och var det finns stor olycksrisk för gång- och cykeltrafikanter. De största problemen, som jag funnit, går att lokalisera till centrum och utmed norra sidan av järnvägen. Utöver dessa problemområden finns också problematiken med landsvägarna där cyklister tvingas cykla bland biltrafiken. Problematiken med landsvägarna finns på fler platser än de som är markerade på kartan, ofta där tätorten övergår till landsbygd.

För att få Vinslövborna att känna sig trygga på cykelvägarna krävs en del förbättringar. De markerade områdena är de områden som borde prioriteras högst och helst åtgärdas snarast. Många av de riskfyllda platserna skulle kunna åtgärdas med enkla medel, bl.a. genom tydliga markeringar i gatan och nya övergångsställ.





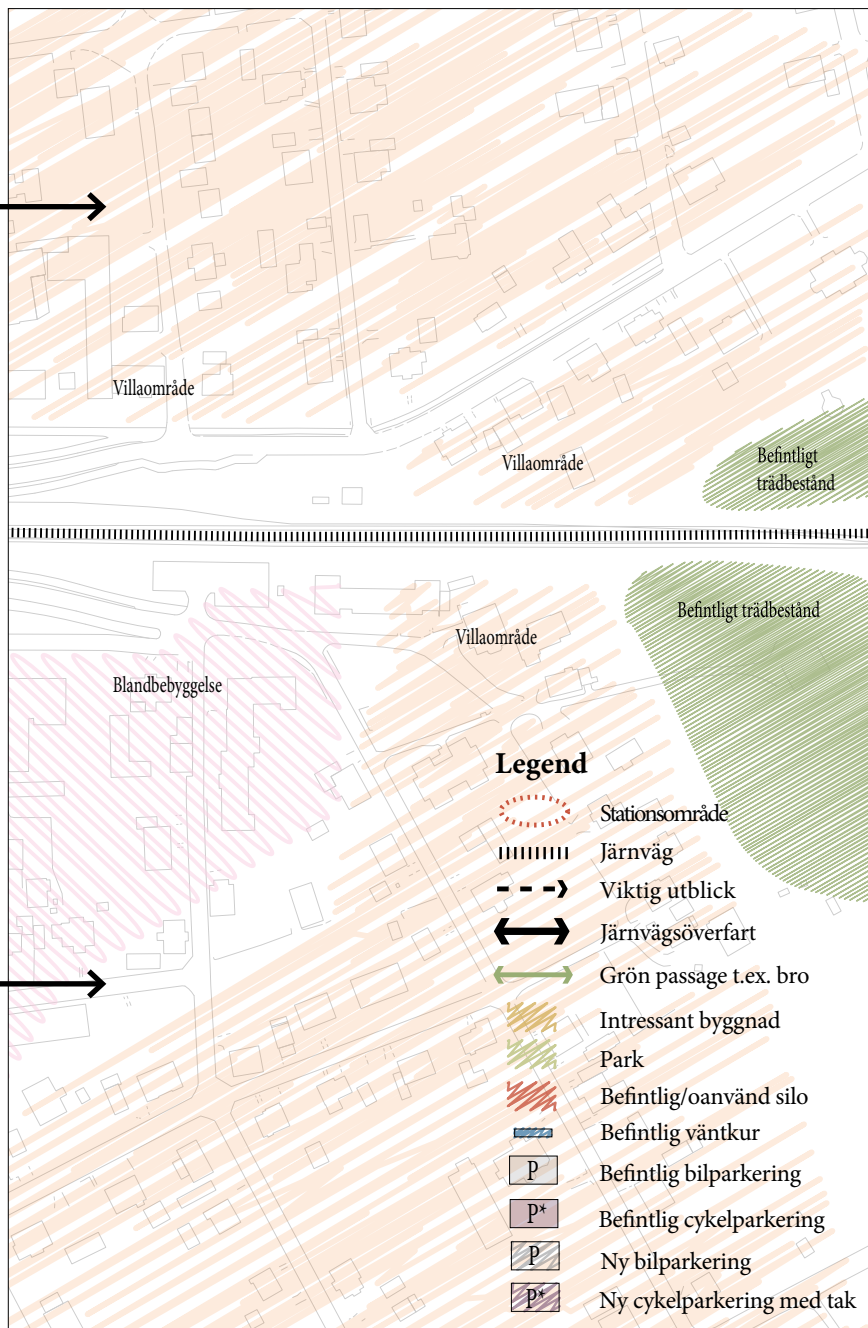


Illustration över järnvägsområdet

Källa: Hässleholms kommun kartarkiv, med ändringar av författaren. Upplevelsen utmed järnvägen påverkar både tågresenären och de boende i byn. Om byn upplevs som trevlig och levande för tågresenären blir också deras intryck av byn positivt. Detta i sin tur leder till att stationsområdet blir byns ansikte utåt.

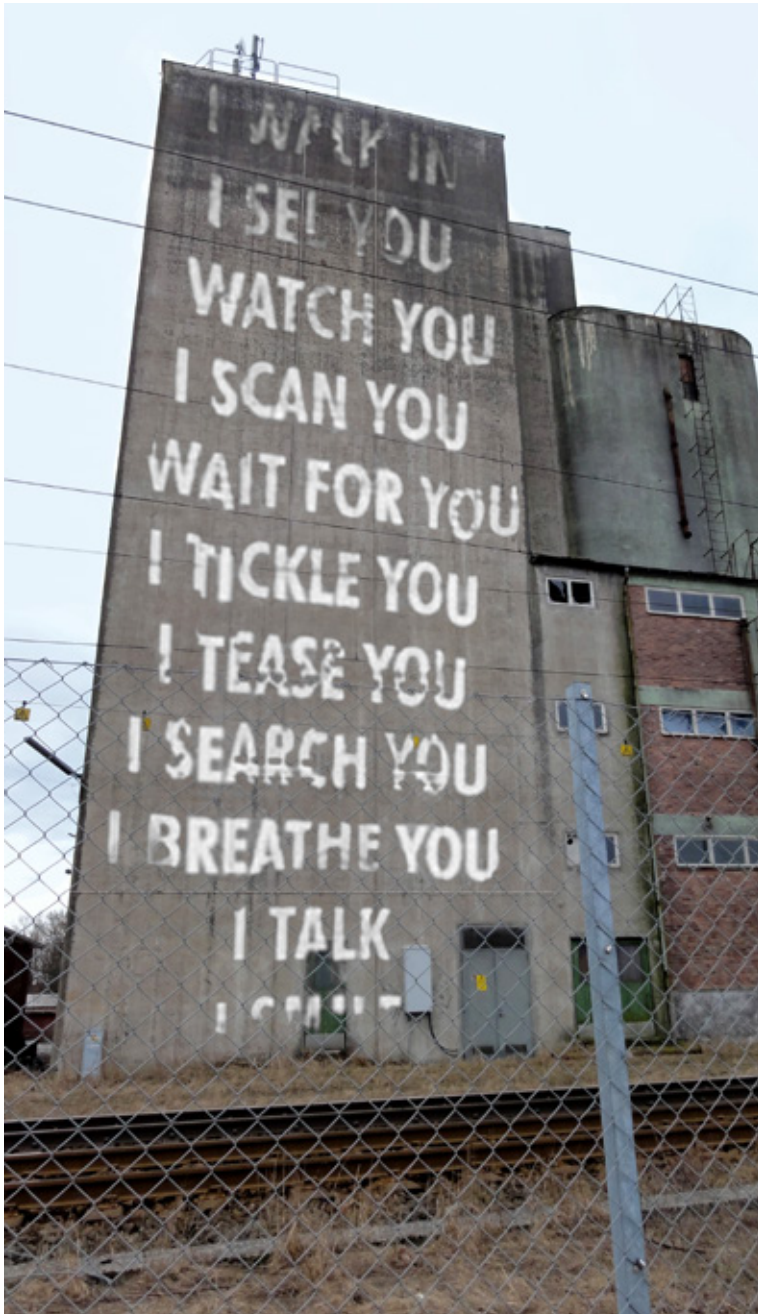
I förslaget välkomnas tågresenären genom att naturliga trädbestånd utmed båda sidor om järnvägen öppnas upp. Därefter får man direkt landmärket i sikte. Ju närmre stationen man kommer desto fler utblickar skapas mot skulpturparken och torget. I övrigt visar byns villaområde upp sig och förmedlar den starka karaktär som villabebyggelsen faktiskt utgör.

Skulpturparken har en viktig funktion, nämligen att sammanlänka den södra sidan om järnvägen med centrum. Antagligen kommer det att dröja innan plankorsningen byggs om till tunnel därför föreslår jag att man innan dess anlägger en grön passage, förslagsvis en enkel brokonstruktion för gående och cyklist i anslutning till parken och dagens plankorsning.

Vid stationen tillkommer fler parkeringar, både för bilen och cykeln. De nya cykelparkeringarna utrustas med cykeltak och alla (även befintliga cykelställ) ska ge möjlighet att låsa fast cykeln ordentligt för att minimera risken för stöld.

Analysen visade att orienteringsförmågan på stationen var mycket dålig. Därför har jag valt att öppna upp på två strategiska platser, där det är viktigt för tågresenären att ha utblick för att lätt kunna orientera sig. Samtidigt handlar det om att införa tydliga skyltar så att man känner sig säker på vart man ska, samt var man är på väg. Utblickarna mot torget är också viktiga utifrån en annan aspekt, nämligen att visa vad orten har att erbjuda i form av handel och service.

De byggnader som jag anser vara funktionella eller skapar intressanta utblickar från tåget har jag valt att spara. Dessa byggnader utgörs av den övergivna silon, en gammal industrilokal, Hedbergshuset samt stationsbyggnaden. De byggnader som är felplacerade och är potentiellt funktionella i det nya förslaget har rivits. Dessa byggnader utgörs dock



Landmärke och konstverk (v.)

Källa: Privat illustration av Linnéa Björk, med Jenny Holzers textprojektion (www.jennyholzer.com).

Den gamla övergivna silon blir till landmärke. Någonting gammalt och fult övergår till att bli ett spännande konstnärligt landmärke. Konstnären Jenny Holzer från USA har gjort många intressanta projekt med textprojektioner på befintliga byggnader (Holzer, u.å.).



Kanin skulpturer (o.h.)

Kaninskulpturer utanför Konsthallen i Rotterdam, Holland. Kanske en passande skulptur för den framtida skulpturparken.

Spännande ljusinstallationer (n.h.)

Källa: David Svenssons privata bild. Publicerad med tillåtelse av konstnären (<http://www.davidsvensson.net/>).

Ljusinstallation av konstnären David Svensson. Installationen heter *Sammanstråla* (2010) och står placerad på Gustav Adolfs torg i Helsingborg. Installationen består av 10 st. gatlyktor som är hämtade från olika länder. Varför inte spinna vidare på Monika Goras omtyckta stolar?

bara av gamla industribyggnader samt mindre skjul utmed södra sidan om järnvägen.

Kulturella inslag skänker identitet och spänning

Järnvägsparken kommer att förvandlas till skulpturpark och samtidigt utvidgas till norra sidan om järnvägen, där det idag endast finns gräs och några gamla skjulliknande byggnader.

Vinslöv med sin aktiva konstförening är en perfekt plats för en skulpturpark och redan idag talar Monika Goras upplysta stolar om ortens initiativtagande för konsten. Trafikverkets vision om att inkludera konsten i järnvägsmiljöer är också ett argument för att låta konsten bli en större del av Vinslövs stationsmiljö.



*”Landskapet påverkar järnvägen och
järnvägen påverkar landskapet.”*

(Banverket, 2005a, s. 24)

Diskussion

I detta sista kapitel kommer jag att reflektera över arbetets process och om jag nått mina mål. Jag kommer också att göra små referenstillägg för att förtydliga min ståndpunkt i frågor som hanterar gestaltning och planering.

Först vill jag konstatera att det har varit inspirerande att skriva om ett så pass omdebatterat och aktuellt ämne. Nästan varje dag har det stått något relevant i dagstidningarna om antingen kollektivtrafiken, landsbygdens avveckling eller cykelvägarnas standard.

Resultatdiskussion

Mitt syfte var att göra ett tillägg i Vinslövs tätortsöversiktsplan (Hässelholms kommun, 2005) genom att utföra ett grundligt analysarbete. Målet var att kunna presentera principer och riktlinjer för Vinslöv utvecklas, för att möjliggöra en attraktivare tågpendling. Min tanke med att locka fler Vinslövsbor att åka tåg grundar sig i att jag vill att Vinslöv ska leva vidare som attraktivt stationssamhälle. Att lyckas, skulle innebära att föra historien vidare in i framtiden.

Studien har gett mig många svar, samtidigt som den har väckt många nya funderingar och tankar. Med facit i hand anser jag mig ha nått mitt mål, då studien resulterade i sex övergripande planeringsmål samt föreslagna åtgärder för ändamålet. Man kan väl säga att målet är nått i förhållande till studiens tidsbegränsning och de valda metoderna.

Jag ville också uppmärksamma problematiken med landsbygdens avveckling. Även här anser jag att studien fört en diskussion kring situationen men att

den endast har hållits en mycket översiktlig nivå, där argumentationen har legat på idénivå.

Har jag också lyckats ge svar på underfrågorna? Den första underfrågan hanterar förändringen i de boendes transportvanor då bussen avvecklas. Denna fråga är mycket komplex och är nästan omöjlig att svara på, eftersom man bara kan spekulera än så länge. Däremot har jag fört ett resonemang om problematiken, mer eller mindre igenom hela arbetet. Utifrån den kunskap och inblick jag har i situationen, vågar jag konstatera att jag tror att bilen kommer användas i ännu högre grad. De personer som inte har tillgång eller råd till bil kommer däremot snarare bli tvingade att välja tåget. Jag är rädd att bussens avveckling kommer innebära en tillbakagång för Vinslöv som pendlingsort och speciellt om ingenting görs för att göra tågtrafiken tillgängligare.

De två frågor som hanterar Gehls analysverktyg, är besvarade genom fotografier och beskrivande text i studien. Upplevelsen av Vinslövs rumsliga nätverk är kortfattat att bilen är överdimensionerad och att cykelnätverket på många håll behöver förbättras för att Vinslövsborna ska kunna cykla säkert. Inom tätorten erbjuder Vinslöv intressanta grönområden och trevliga villaområden men just i centrum saknar grönskan karaktär och mångfald. Dessutom saknas det fungerande mötesplatser i de mest centrala delarna.

Metoddiskussion och arbetsprocess

Val av arbetsmetod har haft stor påverkan på resultatet och hela arbetsprocessen. I detta fall har Gehls tankar och metoder influerat arbetet i stor grad genom att jag guidats mot en planering och gestaltning med människans behov i fokus. Resultatet av analysen måste därför ses som ett resultat av just de utvalda verktygen. Om andra analysverktyg använts hade säkert fokus legat på andra områden.

Jag hade sedan tidigare kunskap av Gehls teorier kring stadsplanering men att använda analysverktygen var nytt för mig. Med facit i hand tycker jag att verktygen varit mycket hjälpsamma och de har fungerat som en hjälp att strukturera upp allt insamlat material. Att utföra en översiktlig analys på ett större område som Vinslöv har varit utmanande, speciellt då *de nio karaktärerna* innebär en omfattande analys som tar upp många aspekter. All fokus på kollektivtrafik och andra rörelsemönster har gjort att mycket energi och tid har lagts på kategorin *tillgängligt*.

Jag är fascinerad av Gehls teorier och när jag dessutom fick tillfället att medverka på en föreläsning med honom växte mitt intresse ännu mer. Det är inspirerande att professor Jan Gehl och hans kontor är så populära och eftertraktade runt om i hela världen. Det känns som att deras teorier är en del av framtiden. Jag tror Jan Gehls genomarbetade teorier och arbetssätt är början på en ny epok inom stadsplanering, nämligen människans epok.

Samtidigt som jag är starkt fascinerad av Gehls arbete är jag medveten om att deras fokus är väldigt starkt, på gott och ont. I värsta fall kan det i en del situationer vara så starkt att man kanske missar det som är relevant för en viss situation. Gehls teorier kan ju inte vara de bästa i alla situationer, eller? Idag fokuserar vi på människans behov men vad glömmer vi bort denna gång? Det kan bara framtiden bevisa.

För att få en mångfald i studien har jag också använt andra inslag så som workshopen och samtal med olika aktörer. Olika metoder som visar samma resultat, gör att resultatet blir trovärdigare. Att använda mig av dokumentärfilmerna kändes till en början väldigt lustigt, men resulterade i fantastisk mycket intressant fakta samt många inspirerande diskussioner. Workshopens stärkte analysen om orten på många sätt samtidigt som den fick mig att tänka i andra banor. Jag försökte komma i kontakt med regissörerna men på grund av tidsbegränsning misslyckades jag med detta uppdrag.

Att fördjupa mig i Vinslövs historia var en annan metod som jag valde att ha med i arbetet. Jag anser att en Orts historia är viktig för dess framtid och inte minst för dess karaktär. Nu i efterhand kan jag tydligt se spår av historiska anknytningar i mina sätt att tänka inför framtiden.

Jag är också medveten om att min förkunnet om orten påverkat studien. Jag som vuxit upp i byn, ser den säkert med andra ögon än vad en helt utomstående person skulle göra. Däremot är det svårt att undgå denna inverkan, istället har jag sett det som något positivt. Trots min förkunnet har jag fått en betydligt bättre bild av Vinslöv och dess uppbyggnad.

Arbetsprocessen har flutit på bra och en av anledningarna är att jag fått möjligheten att sitta på Atkins AB i Malmö och skriva. Att ha en arbetsplats att gå till dagligen har gjort att jag kunnat arbeta effektivt och samtidigt fått många trevliga stunder tillsammans med de anställda.

Arbetets roll och fortsatt forskning

Min roll som författare till detta arbete har gjort att jag fått en god inblick i Vinslövsbornas behov och vad som bör prioriteras för att folk ska lockas att åka tåg. Som landskapsarkitekt har jag fått en bra grund för vidare arbete med Vinslöv, men också med andra småorter där behoven är liknande. Jag har fått erfarenhet av att analysera på en mer översiktlig skala, vilket jag tror jag kommer att ha nytta av i framtiden.

Arbetets roll till andra aktörer är att arbetet kan fungera som en inspiration för kommuner och andra aktörer som arbetar med liknande frågeställningar. Arbetet kan då fungera som en vägledning. I och med att nya tågstationer öppnas runt om i Skåne kan arbetet komma att bli aktuellt för många småorter i regionen, t.ex. Hästveda, Markaryd och Bjärnum där utvecklingen liknar situationen i Vinslöv.

Nästa steg i Vinslövs utveckling, baserat på denna studie, är att upprätta ett gestaltungsförslag och arbeta vidare med de föreslagna åtgärderna. Det hade också varit intressant att gå djupare in i bussutvecklingens påverkan på byn och invånarna. En annan möjlig studie hade kunnat vara att inventera ortens grönska i detalj och komma med konkreta förslag på hur de befintliga parkerna hade kunnat omgestaltas med enkla medel. En metod som jag funderat på under processen, men inte kunnat inkludera pga. tidsbegränsning, är intervjuer med de boende. Jag skulle vilja fråga olika befolkningsgrupper vad som hade krävts för att få just dem att åka tåg.

Ämnesreflektion

Här kommer jag att föra en kort reflektion kring de olika ämnesområdena som haft stor betydelse för studien. Först ut är hållbarhet.

Hållbart samhälle - vad är det?

Thorbjörn Andersson är landskapsarkitekt på Sweco och professor vid SLU och nyligen publicerade han en intressant artikel i Dagens Nyheter om stadsplaneringen i Stockholm (Andersson, 2013). Titeln på artikeln var "*Det finns en smärtgräns för tillväxten i Stockholm*". I artikeln skriver Andersson att våra städer dagligen hotas av byggprojekt och av affärsmän som vill tjäna pengar. Han menar att det finns en gräns för vad en stad klarar av. Andersson har Stockholm som utgångspunkt och påpekar att stadens tillväxt märks tydligt, bl.a. genom vi planerar bostäder på platser där vi tidigare aldrig hade kunnat tänka oss att bo och hela tiden ser vi infrastrukturen breda ut sig.

Andersson (2013) menar att alla miljöer har en viss kapacitetsgräns och om denna gräns passeras förlorar platsen alla sina kvaliteter. Andersson kallar denna gräns *sustainability*, hållbarhet på svenska. Precis som Gehl skriver i sin bok *Cities for People*, anser också Andersson att det är det attraktiva stadsrummet som skapar levande städer. Men för att vara en levande stad krävs kvaliteter som lockar människan att vistas där och om vi inte värderar stadens olika kvaliteter, kommer de en dag att gå förlorade och vår levande stad, blir inte levande längre.

Hållbart samhälle tycker jag kan diskuteras i samband med den avveckling som sker på landsbygden. För att våra städer inte ska svämma över och nå sin bristningsgräns måste vi ta vara på vår landbygd och göra det attraktivt att bo på landet. Så som jag upplever dagens samhällsplanering, gör vi precis det motsatta.

Människan glöms bort i planeringen

Under föreläsningen med Birgitte Bundesen Svarre (2013-02-11) från Gehl Architects uppkom många intressanta diskussioner. En av diskussionerna handlade om att det sociala ofta glöms bort eller faller mellan stolarna i dagens stadsplanering. I dagens läge är det ingen som känner sig ansvarig för den sociala aspekten och därför är det heller ingen som känner sig tvingad att ta tag i saken. Här är Gehl Architects en viktig länk, de är tydliga med att det viktigaste är just människan och hennes behov. Den sociala aspekten borde, redan idag, vara en viktig del i planeringen.

Cykelns framtid

Jag tror på att cykeln är framtidens transportmedel och det är kul att se att t.ex. Stockholm och Malmö idag satsar mycket pengar på att förbättra cykelnätet. Jag tror att fler kommer välja att cykla i framtiden, men först måste cykelnätet bli säkrare. Cykeln är jämställd, då den nästan kan införskaffas av alla och den är dessutom billig och bidragande till ett hållbart och miljövänligt samhälle. Utöver alla dess fördelar ger cykeln också oss daglig motion. Cykeln har blivit en livsstil och den borde självklart prioriteras i planeringen.

Kollektivtrafiken

När det gäller kollektivtrafiken, tror jag att det enda sättet att få fler att åka kollektivt är att konkurrera ut bilen. Kollektivtrafikens utbud och turtäthet måste bli så pass bra att bilen inte längre är ett bättre alternativ. I Vinslövs fall är det påtagligt att bilen i många fall erbjuder en smidigare transport och eftersom vi är lata i naturen klarar vi själva inte av att motstå bilens frestelser. Vi behöver hjälp på traven.

Jag vill också uppmärksamma problematiken kring kollektivtrafikens priser. Det är tydligt att ett regelbundet resande blir billigare i längden men när det handlar om enstaka resor, där man dessutom är mer än en person blir priset inte längre ett argument som håller. Detta ser jag som en hämmande faktor för kollektivtrafikens utveckling.

I en artikel i Sydsvenskan (Sjö, 2013) sätter skribenten fingret på problemet, nämligen att vinstdrivande företag planerar och bestämmer hur kollektivtrafiken ska hanteras. Precis som att tågtrafiken i Sverige är marknadsstyrd (Trafikverket, 2009) är också Skånetrafiken det samma. Trots att kollektivtrafiken är ett av våra viktigaste verktyg för att nå ett hållbart och miljövänligt samhälle har kommunen inte makten i frågan.

Avslutningsvis vill jag uppmana alla kommuner att ge kollektivtrafiken och cykelnätet högsta prioritet, inte bara i staden utan också i mindre orter på landet. Varför kan inte vi om Tallinn, Estlands huvudstad kan? I Tallinn har man nämligen infört gratis kollektivtrafik för medborgarna. Det var från och med januari 2013 som detta blev verklighet och sedan dess har det skett en kraftig ökning av antalet resenärer (Tallinn, 2013-01-14). Låt oss göra det samma!



Referenser

Publicerat material

Andersson, Thorbjörn (2013) Stadsplanering; ”Det finns en smärtgräns för tillväxten i Stockholm”. *Dagens Nyheter*, 9 mars.

Banverket (2000) *Omkring Spåret, Gestaltungsfrågor i järnvägsbyggandet*. Gävle: Offset.

Banverket (2005a) *Gestaltungsprogram inom Banverket – En vägledning*. Borlänge: Banverket.

Banverket (2005b) *Banverkets Råd och riktlinjer – Vägledning för utformning av den fysiska miljön för funktionshindrade*. Borlänge: Banverket.

Bicycle Network (2011) *Separated bicycle lanes - space for everyone*. Tillgänglig via: <http://www.bicyclenetwork.com.au/general/bike-futures/11522/> [2013-05-27]

Eriksson, Niklas (2009) Tillbaka till Vinslöv. *Svenska Dagbladet*, 2 oktober. Tillgänglig via: http://www.svd.se/kultur/film/tillbaka-till-vinslov_3593187.svd [2013-03-19]

Gehl Architects (u.å.) Tillgänglig via: <http://www.gehlarchitects.com/> [2013-02-28]

Gehl Architects (2010) *Öresundsregionen i ögonhöjd: Värdegrundad planeringsprocess med människan i centrum*. [pdf] Tillgänglig via:

http://www.skane.se/Upload/Webbplatser/Strukturbild/var%202010/Oresundsregionen_i_ogonhojd_web.pdf [2013-01-30]

Gehl, Jan (2010) *Cities for People*. Washington: Island Press.

Gehl, Jan (2010*) *Life Between Buildings Using Public Space*. Skive: Arkitektens Förlag.

Gerdehag Films (2012) *Aktuellt*. Tillgänglig via: <http://www.gerdehagfilms.com/aktuellt> [2013-03-19]

GIF AB (2012) *Hedbergshuset*. Tillgänglig via: <http://www.gif-ab.se/vara-fastigheter/hedbergshuset/> [2013-03-19]

Holzer, Jenny (u.å.) *Projections*. Tillgänglig via: www.jennyholzer.com [2013-05-05]

Hässelholms kommun (2005) *Vinslövs tätort översiktsplan*.

Hässelholms kommun (2012-11-16) *Motionsspår*. Tillgänglig via: <http://www.hasselholm.se/1778> [2013-04-16]

Johansson, André (2009) Plötsligt en uppföljare. *FLM*, 15 mars. Tillgänglig via: <http://www.film.nu/2009/03/plotsligt-en-uppfoljare/> [2013-03-19]

Jönsson, Karl G (2006) Alla åkte till Vinslöv för att köpa möbler. *Sydsvenskan*, 18 september. Tillgänglig via:

<http://www.sydsvenskan.se/bostad/karl-g-jonsson/alla-akte-till-vinslov-for-att-kopa-mobler/> [2013-03-19]

Kärholm, Mattias (2004) *Arkitekturens territorialitet*. Lund: Grahns Tryckeri AB.

Länsstyrelsen (2007) *Det skånska landsbygdsprogrammet - Ett utvecklingsprogram med landskapsperspektiv*. [pdf] Tillgänglig via: http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/2007/Det_skanska_landsbygdsprogram_150dpi.pdf [2013-01-31]

Miljömål (2012-03-25) *Miljömålen*. Tillgänglig via: <http://www.miljomal.se/sv/Miljomalen/15-God-bebyggd-miljo/> [2013-04-04]

Naturvårdsverket (2013-01-10) *Miljökvalitetsmålen*. Tillgänglig via: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/> [2013-03-21]

Nittonhundra (2005) *Företaget*. Tillgänglig via: <http://www.nittonhundra.se/frame.lasso> [2013-03-19]

Regeringskansliet (2003-07-10) *Kollektivtrafik med människan i centrum*. Tillgänglig via: <http://www.regeringen.se/sb/d/119/a/9702> [2013-03-22]

Regeringskansliet (2010-10-08) *Transportpolitiska mål*. Tillgänglig via: <http://www.regeringen.se/sb/d/11771> [2013-03-21]

Regeringskansliet (2012) *Den nya kollektivtrafiklagen är här!*. Tillgänglig via: <http://www.svenskkollektivtrafik.se/Medlemsservice/Sammanfattningar-propositioner-utredningar-mm/Nya-kollektivtrafiklagen/> [2013-03-22]

Persson, Ture (2001) *Winslöf och dess omnejd, Del 1*. Vinslövs Hembygdsförening. Hässleholm: Norra Skåne Offset.

Persson, Ture (2002) *Winslöf och dess omnejd, Del 2*. Vinslövs Hembygdsförening. Hässleholm: Norra Skåne Offset.

Plötsligt i Vinslöv (2001) Jenny Bergman och Malin Skjöld [Dokumentärfilm].

Plötsligt igen... (2009) Jenny Bergman och Malin Skjöld [Dokumentärfilm].

Rolf, Robert (2012) Paulsons möbler stänger för gott. *Sydsvenskan*, 23 maj. Tillgänglig via: <http://www.skanskan.se/article/20120523/HASSLEHOLM/705239937/-/paulsons-mobler-stanger-for-gott> [2013-03-19]

PPS (Project for public spaces) (2010-01-03) *Jane Jacobs*. Tillgänglig via: <http://www.pps.org/reference/jjacobs-2/> [2013-04-11]

Sjö, Björn (2013) Övergivna pendlarparkering. *Sydsvenskan*, 1 mars. Available at: <http://www.sydsvenskan.se/omkretsen/staffanstorp/overgivet-pendlarparkering/> [2013-05-07]

Skånetrafiken (2013) Reseplaneraren. Tillgänglig via: www.skanetrafiken.se [2013-03-21] (Specifika adresser för tabeller: Buss 555: http://www.skanetrafiken.se/P4W/Regionbuss/121209_131214/Regionbuss_555_121209_131214.pdf, Pågatåg Kristianstad - Helsingborg: http://www.skanetrafiken.se/P4W/Tag/121209_131214/Tag_5_121209_131214.pdf och Pågatåg Kristianstad - Malmö: http://www.skanetrafiken.se/P4W/Tag/121209_131214/Tag_113_121209_131214.pdf)

Statistiska centralbyrån (2009-06-09) *Folkmängd per tätort med äldre och ändrade namn på tätorter. Vart femte år 1960-1980*. Statistiska centralbyrån/Hitta statistik/Statistikdatabas/Befolkning/Befolkningsstatistik/Folkmängd [2013-01-31]

Statistiska centralbyrån (2011-09-01) *Folkmängd per tätort. Vart femte år 1990-2010*. Statistiska centralbyrån/Hitta statistik/Statistikdatabas/Befolkning/Befolkningsstatistik/Folkmängd [2013-01-31]

Statistiska centralbyrån (2012-12-31) *Medlemmar i Svenska kyrkan i förhållande till folkmängd per den 31.12.2012*. [pdf] Tillgänglig via: http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=6&ved=0CFoQFjAF&url=http%3A%2F%2Fwww.svenskakyrkan.se%2Fdefault.aspx%3Fdi%3D978573&ei=9QILUfP5AYiutAbg9YCoDg&usq=AFQjCNHrQa8ouwshVX3Ln-9RKjCefZFsoA&sig2=x35-j1sc2BBZ_2RUSDE-PQ&bvm=bv.44158598,d.Yms [2013-03-21]

Svenmo, Julia (2008) Plötsligt en statistroll. *Helsingborgs Dagblad*, 9 november. Tillgänglig via: <http://hd.se/kax/2008/11/09/ploetsligt-en-statistroll/> [2013-03-19]

Svensson, David (u.å.) *Commissions*. Tillgänglig via: <http://www.davidsvensson.net/> [2013-05-03]

Sveriges Arkitekter (2003-11-03) *Sensuell modernist på Konstakademien*. Tillgänglig via: <http://www.arkitekt.se/s8148> [2013-04-11]

Tallinn (2013-01-14) *Free public transport in Tallinn*. Tillgänglig via: http://www.tallinn.ee/eng/tasutauhistransport/Free-public-transport-in-Tallinn?&filter_otsing_uudis_rubriik_id=160 [2013-05-02]

Tallparken (2012) *Dansprogram*. Tillgänglig via: <http://www.tallparken.se/index.php/dansprogram> [2013-03-19]

Trafikverket (2008) *Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken tillsammans*. Ett underlag för diskussion mellan kollektivtrafikbranschen och regeringen den 15 maj 2008. [pdf] Tillgänglig via: http://www.trafikverket.se/PageFiles/18301/sa_kan_vi_fordubbla_kollektivtrafiken_tillsammans.pdf [2013-01-31]

Trafikverket (2009) *Järnvägen i samhällsplaneringen, Underlag för tillämpning av miljöbalken och plan och bygglagen*. [pdf] Tillgänglig via: http://www.trafikverket.se/PageFiles/14877/jarnvagen_i_samhallsplaneringen_underlag_for_tillampning_av_miljobalken_och_plan_och_bygglagen.pdf [2013-01-31]

Trafikverket (2011-01-31) *Vanneberga, Linnés resor i Skåne län*. [pdf] Tillgänglig via: <http://www.trafikverket.se/Museer/Borlange/Samlingar-kunskap/Vaghistoria/Linnes-resvagar/Linnes-resor-i-Skane-lan/Strackan-Perstorp---Vinslov/Vanneberga/> [2013-02-01]

Trafikverket (2013-02-28) *Om Trafikverket*. Tillgänglig via: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/> [2013-04-04]

Vägverket et al. (2004) *Trafik för en Attraktiv Stad*, Underlag Utgåva 1. Malmö: Elanders Berlings AB.

Välkommen till Vinslöv - det lilla samhället med de stora ambitionerna (2011) *Övriga föreningar*. Tillgänglig via: www.vinslov.info [2013-03-27]

ÅF Infrastruktur (2008) *Samhällseffekter av "Pågatåg Nordost 2009"*. [pdf] Tillgänglig via: <http://www.pagatagnordost.se/pdf/Pagatagnordost080506-2.pdf> [2013-01-31]

Opublicerat material

Banverket (u.å.) *Järnvägens gestaltning – ett Kvalitetsprogram för järnvägsutformning*. Redovisning av ett Regeringsuppdrag. Utskrivet dokument, tillhörande Eva Kühl, Trafikverket.

Banverket & KHR Rundquist arkitektur AB (2004) *Riktlinjer Stationer – Arkitektur*, Arbetsmaterial 040123. Utskrivet dokument, tillhörande Eva Kühl, Trafikverket.

Bundesen Svarre, Birgitte. Gehl Architects. Föreläsning (2013-02-11)

Gehl, Jan. Föreläsning, Malmö Högskola (2013-02-28)

Informationsmöte i Vinslöv (2013-03-26) Medverkande: Ulf Svensson och Anders Jönsson (Skånetrafiken), Lars-Göran Wiberg (Kommunalråd Hässleholms kommun), Robin Gustavsson (Vinslövs Alliansen), Britt-Marie Kaldeus-G:son (Nätverksgruppens samordnare), Jeanette Junge (Handelsföreningens ordförande), Nätverksgruppens medlemmar samt inbjudna pendlare.

Mailkonversation med Jeanette Junge (2013-03-27).

Svensson, Ulf. Telefonintervju (2013-03-04) Trafikutvecklare på Skånetrafiken.

Tabell- och figurförteckning

Tabell 1, s. 14

Gehl Architects utvärderingstabell för analysmetoden *De nio karaktärerna*.

Källa: Gehl Architects (2010) *Öresundsregionen i ögonhöjd: Värdegrundad planeringsprocess med människan i centrum*. [pdf] Tillgänglig via: http://www.skane.se/Upload/Webbplatser/Strukturbild/vår%202010/Oresundsregionen_i_ogonhojd_web.pdf [2013-01-30]

Tabell 2, s. 15

Gehl Architects utvärderingstabell för analysmetoden *De tolv karaktärerna*. Tabellen är illustrerad av författaren utifrån Gehls ursprungliga tabell. Utvärderingssystemets illustration är privat men inspirerad av Gehls arbetssätt.

Källa: Gehl, Jan (2010) *Cities for People*. Washington: Island Press.

Figur 1, s. 40

Karta över Sveriges järnvägsnät.

Källa: Trafikverket (2009) *Järnvägen i samhällsplaneringen, Underlag för tillämpning av miljöbalken och plan och bygglagen*. [pdf] Tillgänglig via: http://www.trafikverket.se/PageFiles/14877/jarnvagen_i_samhallsplaneringen_underlag_for_tillampning_av_miljobalken_och_plan_och_bygglagen.pdf [2013-01-31]

Figur 2, s. 42

Karta över tågstrategin i Skåne för år 2020.

Källa: ÅF Infrastruktur (2008) *Samhällseffekter av "Pågatåg Nordost 2009"*. [pdf] Tillgänglig via: <http://www.pagatagnordost.se/pdf/Pagatagnordost080506-2.pdf> [2013-01-31]

Figur 3, s. 108

Gehl Architects utvärderingssystem för *De nio karaktärerna*, illustrerat som ett cirkeldiagram. Tabellen är egen illustrerad utifrån Gehls tabell.

Källa: Gehl Architects (2010) *Öresundsregionen i ögonhöjd: Värdegrundad planeringsprocess med människan i centrum*. [pdf] Tillgänglig via: http://www.skane.se/Upload/Webbplatser/Strukturbild/vår%202010/Oresundsregionen_i_ogonhojd_web.pdf [2013-01-30]

